LEI COMPLEMENTAR Nº 771, DE 28 DE MARÇO DE 2019.

"Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Leme."

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE LEME, no uso de suas atribuições, faz saber que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Leme, para a área urbana, assim como estabelecidas as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação e avaliação periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana de Leme possui consonância com o Plano Diretor Municipal, e suas alterações posteriores, e com a Lei Federal nº 12.587, da Política Nacional de Mobilidade, de 03 de janeiro de 2012.

SEÇÃO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar considera-se:

I - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II - BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

III - CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

IV - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VI - CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VII - CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm3 (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VIII - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

IX - FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

X - FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

XI - FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XII - GREIDE: perfil longitudinal de uma via que dá as cotas dos diversos pontos do seu eixo;

XIII - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XIV - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

XV - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XVI - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XVII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XVIII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIX - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XX - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXI - PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XXII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XXV - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXVII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXVIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXX - TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

XXXI - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXXII - VIAS LOCAIS: vias utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;

XXXIII - VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;

XXXIV - VIAS SECUNDÁRIAS: vias que servem de ligação entre as vias estruturadoras;

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVO GERAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º O Plano de Mobilidade Urbana de Leme obedece aos seguintes princípios:

I - Reconhecimento do espaço público como bem comum, de titularidade do Município;

II - Universalidade do direito de se deslocar, de acessibilidade e de usufruir a cidade;

III - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - Gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e qualidade de vida;

IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 5º O Plano de Mobilidade Urbana de Leme é orientado, sem prejuízo das estabelecidas na Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, pelas diretrizes gerais a seguir:

I - Tratar o pedestre como protagonista da mobilidade na cidade;

II - Fomentar a utilização do transporte público;

III - Promover a melhoria da circulação de veículos na cidade;

IV - Favorecer outros meios de transporte alternativos;

V - Racionalizar a regulamentação de estacionamentos na cidade;

VI - Agilizar a distribuição de mercadorias e ordenar as operações de carga e descarga;

VII - Desestimular o uso do automóvel;

VIII - Melhorar a segurança viária, com ênfase na convivência pacífica entre modais;

IX - Integrar preocupações com o meio ambiente nas políticas de mobilidade.

Art. 6º O Plano de Mobilidade Urbana de Leme tem como objetivo geral orientar as ações, atuais e futuras, do Município, no que se refere aos diferentes modos de transporte, serviços, infraestrutura viária e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal.

CAPÍTULO II
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE LEME

SEÇÃO I
DO CONTEÚDO

Art. 7º Os documentos e relatórios técnicos que embasam o Plano de Mobilidade Urbana de Leme observaram e consideraram os itens e elementos disciplinados na Lei do Plano Diretor Municipal, contemplando:

I - Matriz de origem e destino de mobilidade;

II - Caracterização dos fluxos predominantes de pessoas e bens, identificados por meio de pesquisa de origem e destino:

a) principais regiões de origem e destino;
b) modos de circulação;
c) motivos das viagens;
d) horários e volumetrias das viagens.

III - Elaboração da rede proposta de mobilidade, caracterizando as principais intervenções no sistema viário, transportes e trânsito;

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Art. 8º São objetivos estratégicos do Plano de Mobilidade Urbana de Leme:

I - Desmotivar o uso do veículo privado através de restrições de tráfego, redução de estacionamentos, e melhorias significativas nos demais modos;

II - Delimitar as vias para intervenções prioritárias;

III - Tratar o estacionamento como elemento regulador da escolha modal, pelo condicionamento que propicia às condições de acessibilidade do transporte individual;

IV - Avaliar e monitorar as alterações na dinâmica de mobilidade a partir da implantação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana;

V - Promover a gestão continuada de trânsito e transporte por parte da Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito, Cidadania e Defesa Civil, e a Secretaria Municipal de Trasporte e Viação de Leme, garantindo que todas as políticas públicas e projetos sejam consoantes às diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana, e prever atividades

contínuas para garantir a qualidade dos serviços de transporte e a boa operação do sistema viário.

Art. 9º São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana de Leme:

I - Priorizar e garantir a segurança e o conforto dos pedestres e ciclistas;

II - Qualificar as condições de acesso do pedestre e do ciclista à área central a partir dos bairros limítrofes, melhorando as travessias e condições de segurança para pedestres e ciclistas;

III - Qualificar as condições de acesso do pedestre e do ciclista aos principais equipamentos urbanos e áreas públicas;

IV - Fomentar ações práticas para a redução de mortes ou da gravidade de lesões às vítimas de acidentes de trânsito;

V - Qualificar a infraestrutura física e a sinalização nas vias urbanas e rodoviárias de forma a proporcionar maiores níveis de segurança;

VI - Reduzir conflitos entre fluxos do sistema ferroviário e do sistema viário;

VII - Incrementar a representação do transporte coletivo na divisão modal da cidade;

VIII - Aumentar a frequência das linhas de transporte público coletivo;

IX - Manter e consolidar a atratividade das centralidades;

X - Reduzir os danos ambientais.

SEÇÃO III
DAS AÇÕES

Art. 10. São ações do Plano de Mobilidade Urbana de Leme:

I - Reabilitar a área central através de soluções de desenho urbano, paisagismo, e dinamização de usos;

II - Priorizar os modos pedestre, bicicleta e coletivo público no centro através de soluções de engenharia que permitam o compartilhamento da via entre pedestres e ciclistas;

III - Implantar intervenções necessárias ao desvio do tráfego de passagem na área central de Leme;

IV - Ampliar as calçadas nas vias com grande movimentação de pedestres;

V - Implantar soluções que visem reduzir o conflito entre tráfego de veículos, carga e descarga e pedestres, com medidas moderadoras de tráfego que privilegiem a travessia de pedestres e ciclistas;

VI - Implantar rebaixamentos nos pontos de travessia de pedestres e ciclistas;

VII - Implantar, de acordo com o volume de pedestres, travessias em nível para pedestre;

VIII - Alterar os sentidos de circulação nos acessos e saídas da área central, nos termos dos relatórios técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana de Leme, de maneira a reduzir gargalos e promover maior fluidez do tráfego, quando necessário;

IX - Promover novas ligações entre bairros com articulação viária precária;

X - Promover campanhas educativas que estimulem a prioridade à travessia de pedestres e esclareçam motoristas e pedestres quanto aos seus direitos e deveres;

XI - Promover campanhas de incentivo ao uso do modo bicicleta, promovendo mudanças de paradigma e legitimando o uso da bicicleta como modo de transporte;

XII - Incrementar, aperfeiçoar e implantar sinalização para pedestres, portadores de necessidades especiais e ciclistas;

XIII - Garantir a fiscalização das normas para instalação de mobiliário urbano que deverão estar em consonância com o Código de Posturas;

XIV - Adequar as vias cicláveis existentes e implantar novas vias cicláveis, nos termos dos relatórios técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana de Leme, para a determinação das instalações e do tipo de via – ciclovia, ciclofaixa ou ciclorrota – sua localização, prioridade de implantação e estudos de tráfego específicos;

XV - Promover a adequação de vias cicláveis em trechos maiores que 240 metros que tenham greides superiores a 5%, podendo adotar a implantação de rampas escalonadas;

XVI - Promover eventos como "Ruas de Lazer", nos quais as vias são fechadas para veículos motorizados durante finais de semana e feriados;

XVII - Coletar regularmente junto aos órgãos policiais e de saúde, dados sobre a ocorrência de acidentes, mantendo uma base de dados atualizada que leve em conta:

a) a tipologia do acidente;
b) os modos de transporte envolvidos;
c) a gravidade da vítima;
d) a localização exata da ocorrência.

XVIII - Promover obras de infraestrutura de minimização de riscos de acidentes em áreas com alto índice de acidentes viários, como implantação de rotatórias, melhorias na iluminação, implantação de fiscalização eletrônica, conforme diretrizes do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Locais Críticos de Acidentes de Trânsito do Programa PARE do Ministério dos Transportes do Governo Federal (BRASIL, 2002);

XIX - Incluir o tema da mobilidade urbana na educação escolar;

XX - Incrementar o número de profissionais da fiscalização de trânsito;

XXI - Capacitar os profissionais da fiscalização;

XXII - Investir em equipamentos de emergência;

XXIII - Adequar a sinalização vertical e horizontal existente, em conformidade com as determinações do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

XXIV - Vistoriar anualmente os veículos de transporte público coletivo, em relação aos seguintes itens:

a) de segurança, como cinto de segurança e extintor de incêndio, condição dos pneus, estado de conservação dos veículos e limpeza;
b) acessibilidade dos usuários com mobilidade reduzida (idosos, gestantes, portadores de necessidades especiais);
c) informação adequada acerca do valor da passagem, itinerário e identificação da linha;
d) funcionamento das roletas.

XXV - Vistoriar semestralmente os veículos e os condutores de transporte público não coletivo (táxi e moto táxi) para emissão, alteração ou renovação do Termo de Permissão, conforme legislação específica que regulamenta o serviço;

XXVI - Definir regras para o transporte de cargas e passageiros consonante às determinações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade;

XXVII - Definir regras para a implantação de futuros polos geradores de tráfego consonante às determinações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade;

XXVIII - Implantar sistema de informação variável aos veículos indicando desvio de transposições em nível da linha férrea quando do momento da passagem do trem;

XXIX - Implantar nova rede de transporte coletivo que contemple:

a) ligação entre áreas da cidade com maior demanda;
b) circulação de ônibus por vias e corredores da rede principal, visando menor tempo de deslocamento;
c) redução do número de transferências com a criação de trajetos diretos adaptados à maior demanda;
d) criação de pontos de conexão entre linhas nos pontos de embarque e desembarque de maior demanda.

XXX - introduzir em áreas urbanas bem servidas de transportes públicos ou com dimensões acessíveis a pé ou de bicicleta, medidas restritivas de estacionamento;

SEÇÃO IV
DOS CENÁRIOS DE IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES

Art. 11. Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos nesta lei, o Plano de Mobilidade Urbana de Leme estabelece metas em curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com a normatização estabelecida nesta lei e no próprio Plano de Mobilidade Urbana de Leme.

Art. 12. Os cenários de implementação das ações estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana de Leme são:

I - Cenário que compreende as ações a curto prazo, a serem implantadas em um horizonte de até dois anos, abrangendo:

a) ações de melhorias na área central para a mobilidade de pedestres;
b) alargamento das calçadas;
c) tratamento de pavimentação e de mobiliário urbano;
d) alteração nos sentidos das vias;
e) eliminação de aproximadamente 10% (dez por cento) das vagas de estacionamento em vias urbanas centrais;
f) implantação inicial da rede cicloviária.

II - Cenário que compreende as ações a médio e longo prazo, a serem implantadas em um horizonte de dois a quatro anos, e de quatro a dez anos, respectivamente, abrangendo:

a) ações de melhoria no transporte público coletivo;
b) melhorias no tráfego que viabilizem a implantação de nova rede de transporte público coletivo;
c) criação de novos eixos capazes de alterar significativamente a estrutura da rede viária do Município;
d) eliminação de mais vagas de estacionamento em vias urbanas centrais, totalizando a redução de 25% (vinte e cinco por cento) das vagas atuais.

SEÇÃO V
DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Art. 13. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II do presente Capitulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

I - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - Aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

III - Dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

IV - Implantação de estacionamentos dissuasórios;

V - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI - Implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associados ao sistema de transporte coletivo;

Art. 14. A gestão continuada de trânsito e transporte de que trata o inciso V do art. 8º abrange as seguintes atividades:

I - Apoio à fiscalização:

a) custos de reciclagem para equipe de agentes;
b) assessoria jurídica e de engenharia para JARI;
c) gestão de oficina para inspeção veicular e gestão do pátio de recolhimento de veículos.

II - Apoio à promoção da educação para o trânsito:

a) elaboração do plano geral de educação para o trânsito;
b) treinamento de agentes e professores;
c) planejamento e operacionalização de campanhas e cursos regulares de educação para o trânsito.

III - Monitoramento de implantação do Plano de Mobilidade Urbana:

a) apoio técnico à realização de pesquisas regulares para monitoramento dos serviços de tráfego e transportes;
b) atualização de bases de dados conforme as alterações e sinalizar a necessidade de intervenções.

IV - Gestão do sistema viário:

a) planejamento, contratação e acompanhamento de manutenção de sinalização viária;
b) levantamento de dados, medição de desempenho e redefinição de tempos semafóricos;
c) monitoramento de demanda e apoio à implantação e operação de estacionamentos rotativos.

V - Gestão do sistema de transporte público coletivo municipal:

a) monitoramento da demanda e da oferta do transporte coletivo e proposições de alterações pontuais para garantia de qualidade do serviço;
b) disponibilizar estrutura, com a devida capacidade, para atendimento de usuários;
c) avaliar o modelo de cálculo tarifário e propor alterações conforme a necessidade.

VI - Gestão dos demais sistemas de transporte coletivos e públicos – táxi, moto táxi, escolar e fretado:

a) diretrizes de regulamentação – dimensionamento de frota;
b) política tarifária.

VII - Apoio técnico e jurídico:

a) apoio jurídico à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e apoio ao planejamento de campanhas educativas regulares;

SEÇÃO VI
DA IMPLANTAÇÃO E AVALIAÇÃO

Art. 15. A avaliação e monitoramento das alterações na dinâmica de mobilidade deverão ser efetivadas após dez anos de implantação do Plano de Mobilidade Urbana, através do cálculo de indicadores.

SEÇÃO VII
DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

Art. 16. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do Plano de Mobilidade Urbana de Leme já definidos nesta Lei Complementar e demais normativas aplicáveis, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores de serviços de transporte;

II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III - Audiências públicas;

IV - Consultas públicas.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 17. Os relatórios técnicos que integram o Plano de Mobilidade Urbana de Leme serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Leme – Secretaria de Transportes e Viação.

Art. 18. O Poder Executivo Municipal poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade Urbana de Leme.

Art. 19. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Leme, 28 de março de 2019.

WAGNER RICARDO ANTUNES FILHO
PREFEITO MUNICIPAL