LEI MUNICIPAL Nº 746 DE 17 DE DEZEMBRO DE 2019.

Institui o estatuto do pedestre no município do Manacapuru e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE MANACAPURU, Estado do Amazonas, no uso de suas atribuições legais, FAÇO SABER que a Câmara Municipal de vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte

LEI MUNICIPAL:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Estatuto do Pedestre, que estabelece os direitos e deveres dos pedestres no município do Manacapuru.

Art. 2º Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza as vias de pedestres, passeios públicos, calçadas dos logradouros, travessas, vielas, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, praças, praias abertas à circulação pública, vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas, estações de passageiros, galerias comerciais, passagens no andar térreo de edificações, áreas públicas na área urbana e ambiental, nos acostamentos das estradas e vias do município, a pé ou com carrinho de bebê ou portando bicicleta, quando não estiver pedalando, ou em cadeira de rodas, motorizada ou não.

Parágrafo único. Considera-se também pedestre, com direitos, deveres e responsabilidades o trabalhador de coleta de resíduos, varrição, catadores de material reciclável e outras atividades nas vias e logradouros.

Art. 3º O Poder Executivo municipal deverá elaborar o plano de rotas acessíveis, dispondo sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas nos termos do art. 113 da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), lei nº 13.146/2015, inclusive as que concentram os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros intramunicipal e intermunicipal.

Art. 4º A infraestrutura para o pedestre deverá incluir a qualidade da paisagem visual, ao meio ambiente seguro e saudável, ao desenvolvimento sustentável da cidade, o direito de ir e vir, de circular livremente a pé, sem obstáculos de qualquer natureza, assegurando-lhes segurança, mobilidade, acessibilidade e conforto, protegendo, em especial, as crianças, as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida e as pessoas idosas.

Parágrafo único. Para efeito desta Lei, entende-se como infraestrutura para o pedestre os espaços que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e logradouros públicos, bem como aquela que permite facilidade e segurança nas travessias de ruas da cidade.

CAPÍTULO II

DOS DIREITOS DO PEDESTRE

Art. 5º São assegurados ao pedestre, dentre outros, os seguintes direitos:

I - à preservação da vida, integridade física e mental do cidadão que exerce seu direito constitucional de ir e vir;

II - a assistência imediata em caso de ocorrência de qualquer natureza envolvendo pedestre, com prioridade no atendimento dos procedimentos paramédicos e médicos e com resgate rápido e eficiente, inclusive com a utilização dos meios necessários de locomoção em função da gravidade do acidente; e

III - a um relatório detalhado, em caso de acidente, emitido por autoridade que acompanhe a ocorrência, detalhando as informações sobre suas causas:

a) em caso de atropelamento, a autoridade registrará o tipo, a marca, o ano e a placa do veículo envolvido no acidente;

b) em caso de queda na calçada, a autoridade registrará o tipo de piso e as condições de conservação da calçada; e

c) em caso de óbito ou se houver ocorrência grave, relatório médico ou dos paramédicos ou do Corpo de Bombeiros, indicando a gravidade da ocorrência e possíveis sequelas advindas do acidente, devendo o atropelado, neste caso, ser acompanhado ou monitorado pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias após o ocorrido.

IV - a passeios limpos, bem conservados, com piso antiderrapante, inclusive nas rampas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, com inclinação e largura previstas nas normas técnicas e leis específicas, adequada à circulação e mobilidade, considerando a quantidade de fluxo a pé que acomoda nos horários de maior movimento, livres e desimpedidas de quaisquer obstáculos, públicos ou privados, fixos ou não, em especial mesas, cadeiras, canteiros, jardineiras, prismas de concreto, automóveis, e veículos, mesmo que oficiais, mobiliário urbano com publicidade ou não, tapumes de obras em imóveis, e obras de concessionárias de serviços públicos, que deverão seguir o disposto nesta Lei;

V – à existência de refúgios de proteção de intempéries nas paradas de ônibus e nos pontos sinalizados de travessia de pedestres nas vias arteriais e coletoras, com tamanho adequado ao volume do público usuário;

VI – à existência de faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas sinalizadas horizontal e verticalmente, levando-se em conta as linhas de desejo de travessia, com dimensionamento (largura) adequados a acomodar o fluxo a pé do horário de maior fluxo do local e de acordo com as normas estabelecidas pela Resolução Nº 236 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que estabelece o Manual Brasileiro de Sinalização Horizontal e

corretamente iluminadas, conforme norma de Iluminação Pública, NBR 5101 ou aquela que venha substituí-la;

VII - à reexecução imediata das faixas de pedestre e da sinalização horizontal sempre que houver recapeamento asfáltico das vias e logradouros, devendo o custo desta reexecução da sinalização integrar o contrato da obra;

VIII - a sinais de trânsito luminosos, de tecnologia inteligente, dotados de temporizadores numéricos decrescentes, destinados e direcionados aos pedestres e aos condutores, alertando sobre o tempo restante de travessia e dispondo de alerta sonoro quando necessário ou recomendável;

IX - a tempo suficiente para travessia segura nas vias com sinal de trânsito, condizente e adequado a acomodar os fluxos a pé característicos a cada localidade e horário, de acordo com o ritmo de mobilidade do público usuário, constituído de crianças, escolares, idosos, cadeirantes, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além de sinalização objetiva e adequada, quando a travessia de via com ilha central, necessitar por motivos técnicos, ser feita em etapas;

X – a alertas aos condutores sobre o trânsito de pedestres nas saídas da garagem, com a afixação de placas a serem instaladas junto aos acessos de veículos dos imóveis públicos ou privados;

XI - a passarelas nos pontos de maior periculosidade de travessia, com execução de segregação física da via, impedindo o trânsito de pedestres por baixo da mesma. Nos casos em que não seja viável por condições topográficas ou por ser via expressa ou rodovia, a possibilidade prioritária de travessia deve ser executada em nível;

XII - a programas para educação de trânsito para condutores de motorizados e não motorizados sobre a prioridade do pedestre, inclusive com campanhas educativas;

XIII - a ruas exclusivas de pedestres inseridas no espaço urbano, valorizando a fruição da paisagem, a integração entre modais de média e alta capacidade, o turismo, o comércio, serviços, o lazer e a recreação nestas ruas se adotará logística própria e específica para abastecimento de produtos e serviços, coleta de resíduos e circulação eventual de veículos de emergências e quando houver cruzamento com vias não exclusivas para pedestres, o piso deverá ter cor e textura diferenciada para alertar os pedestres do fluxo cruzado de condutores, além de sinalização vertical e horizontal;

XIV - a ciclovias com sistema de sinalização horizontal e vertical, corretamente iluminadas, e utilização de materiais refletivos como elemento para visualização noturna para ciclistas e pedestres, além de caixas de atendimentos para comunicações de emergência quando as ciclovias forem implantadas em regiões com apelo ambiental e paisagístico;

XV - a segurança urbana nas vias, logradouros, praças, passeios e calçadas e tendo protegido de pichações e depredações seu patrimônio histórico e arquitetônico;

XVI - a equipamento e mobiliário urbano de bom projeto, atento aos princípios do desenho universal, execução e instalação que facilite a mobilidade e acessibilidade de todos os pedestres, inclusive a existência de lixeiras em cada face de quadra preferencialmente próximas das esquinas;

XVII - a vias com arborização adequada, capaz de proporcionar sombra, reduzir a temperatura ambiente, servir como filtro contra a poluição do ar, de modo a criar um ambiente confortável e saudável para quem caminha; preferencialmente espécies adequadas ao plantio urbano, com copas altas e raízes pivotantes; e com garantia de manutenção por parte do município, que lhe garanta espaço para se desenvolver de maneira saudável, evitando quedas, utilizando canteiros amplos e sem cimentar o tronco. As espécies vegetais a serem plantadas próximas a locais de travessia de pedestres deve selecionar espécies que não comprometam a intervisibilidade pedestre - condutor de veículo motorizado ou não motorizado (ativo);

XVIII - a utilizar vias e logradouros com a devida sinalização de trânsito, em especial placas verticais de velocidade máxima em quantidade e posição adequadas, nas passagens de pedestre, e na sua falta, sinalização dos pontos seguros para atravessar as vias;

XIX – a alerta sobre altos índices de ocorrências com acesso dos respectivos dados estatísticos, agregados segundo a sua natureza, em especial, idade, local, hora, ao cruzar as vias na faixa ou fora dela, nos passeios e calçadas; e

XX – a canal de comunicação de fácil acesso para requerer o poder público à solução de quaisquer problemas relacionados ao desatendimento dos direitos relacionados nos arts. 2º e 3º e ocorrências previstas nos arts. 5º ao 7º, encaminhando para providências pedido individual ou coletivo, à Ouvidoria do Pedestre, que deverá ser criada e regulamentada por lei específica.

Parágrafo único. É assegurado ao pedestre prioridade sobre todos os demais meios de transporte.

Art. 6º Os condutores que infringirem os direitos dos pedestres, nos termos deste Estatuto, estarão sujeitas às penalidades previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO III

DOS DEVERES DO PEDESTRE

Art. 7º São deveres do pedestre:

I - zelar pelo cumprimento do presente estatuto, comunicando de forma anônima ou não, ao poder público infrações e descumprimentos da presente Lei;

II - permanecer, andar e circular exclusivamente pelos passeios públicos e calçadas;

III - cumprir e respeitar a sinalização de trânsito, zelar por sua conservação e utilizar preferencialmente as faixas de pedestres, passarelas e passagens subterrâneas;

IV - atravessar de forma objetiva e breve quaisquer vias somente em trajetória perpendicular às mesmas;

V - iniciar a travessia das vias somente quando o sinal estiver aberto para pedestres;

VI - ajudar crianças, idosos e pessoas com dificuldades durante a sua travessia das vias;

VII - não jogar lixo nem resíduos de quaisquer tipos, inclusive guimba de cigarro nas vias e logradouros, calçadas, praças e passeios públicos; e

VIII - manter seus cães identificados, com coleira e rédea curta, coletar as fezes dos seus animais, descartando os dejetos exclusivamente em lixeiras, e para as espécies consideradas pela literatura como agressivas a obrigatoriedade do uso de focinheiras.

Parágrafo único. A não observância do disposto nos incisos VII e VIII sujeita o infrator a multa de 10 (dez) URTMs, cobrada em dobro no caso de reincidência.

Art. 8º O agente público que presenciar o descumprimento dos deveres estabelecidos nos incisos II a VI do art. 7º desta Lei adotará as seguintes providências:

I - advertirá o infrator maior de idade para que reveja sua conduta;

II – orientará o infrator a ler o Estatuto do Pedestre e da legislação de trânsito;

III - em caso de diversas reincidências do infrator, anotará os dados do mesmo, em cadastro que conterá nome, endereço, identidade e cartão de inscrição do contribuinte e a modalidade de infração e encaminhará a administração regional, remetendo cópia dos autos ao Conselho Municipal competente, que deverá ser criado e regulamentado por lei específica, que decidirá sobre as medidas aplicáveis em função da idade; e

IV – sendo idoso o infrator, orientará o mesmo com a dignidade e urbanidade previstas na lei Federal nº 10.741/03 (Estatuto do Idoso) para que reveja sua conduta e advertirá diretamente os parentes ou responsáveis, em caso de reincidência, para que acompanhem o mesmo nos seus deslocamentos.

CAPÍTULO IV

DA ILUMINAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º O poder público priorizará o sistema de iluminação pública das vias e logradouros ou de revisão que venha a substituí-la, garantindo altura do poste adequada ao pedestre, sob as copas das árvores, e que a iluminação seja voltada para o passeio, para proporcionar aclaramento suficiente e adequado, nos termos da norma NBR 5101, mediante a instalação e suplementação pontual de luminárias quando necessário:

I - nas passarelas, nos passeios públicos e calçadas em geral, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos ao nível do piso da faixa de circulação no ponto de menor aclaramento;

II - nas esquinas das vias públicas locais, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura, com pelo menos 15 (quinze) lux, medidos no nível do piso no eixo das vias;

III - nas esquinas das vias públicas coletoras, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura com pelo menos 20 (vinte) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor aclaramento;

IV - nas faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas estruturais, quando houver tal travessia, com pelo menos 32 (trinta e dois) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor aclaramento; e

V - nas demais vias públicas segundo classificação da norma NBR 5101, com menos 10 (dez) lux, medidos no eixo da via ao nível do piso.

CAPÍTULO V

DAS OBRIGAÇÕES DAS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Art. 10. As concessionárias e permissionárias de serviços públicos e as autorizatárias que tenham nas calçadas, praças e passeios públicos, postes, equipamentos ou mobiliário urbano, que estejam em desacordo com o disposto no art. 6º e seus incisos, deverão no prazo de 180 (cento e oitenta dias), a contar da publicação desta Lei, adaptar ou retirar os mesmos.

§ 1º As concessionárias, permissionárias e autorizatárias de serviço público que não se adaptarem às disposições desta Lei serão comunicadas pelo poder concedente para que promovam as modificações necessárias ou retirem seus equipamentos, ficando, em caso de descumprimento, sujeitas às seguintes penalidades até o cumprimento das determinações municipais:

I - advertência por escrito sobre cada local e situação a corrigir;

II - multa de 50 (cinquenta) URTMs por dia, por face de quadra, até a cessação da irregularidade; e

III – suspensão do contrato de concessão, revogação do contrato de permissão e cassação da autorização.

§ 2º Será considerada conduta antissocial todo comportamento individual ou em grupo, de concessionárias e permissionárias de serviços públicos ou autorizatárias que promova a desarmonia, impedindo ou restringindo o pedestre de exercer sem constrangimentos o seu direito de circulação.

Art. 11. O Poder Executivo municipal determinará aos proprietários dos imóveis responsáveis pela instalação de canteiros ou jardineiras e mobiliário particular como gradis de portarias de edifícios, portões de garagens, obstáculos em geral, prismas de concreto, e as rampas para acesso de garagens de lotes privados que obstruam a calçada entre outros que estejam em desacordo com os objetivos desta lei, para que se adaptem ou retirem os referidos equipamentos, sob pena das seguintes penalidades:

I - advertência e prazo para correção da irregularidade;

II - censura pública; e

III - multa de 10 (dez) URTMs por mês, até o cumprimento da determinação municipal.

CAPÍTULO VI

DA PARTICIPAÇÃO POPULAR NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O PEDESTRE

Art. 12. O Poder Público adotará instrumentos de participação popular e interação com os órgãos competentes para elaboração de políticas públicas atinentes ao pedestre, bem como para fiscalização e cumprimento das disposições do presente Estatuto, por meio do Conselho Municipal de Mobilidade Ativa.

Parágrafo único. Para efeito desta Lei, entende-se por Mobilidade Ativa a mobilidade por meio de transporte não motorizado, que necessitam apenas de propulsão humana como andar a pé, de bicicleta, monociclo, triciclo, quadriciclo, de velocípede não motorizado, patins, skate entre outros.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. Os imóveis públicos e privados com vagas de estacionamento nos recuos de frente e acesso por guias rebaixadas e postos de venda de combustível, deverão no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei, demarcar o limite físico entre seus alinhamentos e o logradouro, identificando claramente o passeio público, com destaque para sinalização e diferenciação do piso nos termos da legislação municipal e da Resolução nº 38, de 21 de maio de 1998 que regulamenta o art. 86 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a identificação das entradas e saídas de postos de combustíveis, oficinas, estacionamentos e/ou, garagens de uso coletivo.

Parágrafo único. O não cumprimento dos preceitos deste artigo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei acarretará ao infrator multa de 100 (cem) URTMs, aplicada mensalmente enquanto perdurar a infração.

Art. 14. É vedado o trânsito de bicicleta, ciclomotor, veículo de tração e propulsão humana ou de tração animal, triciclo, motocicleta nas áreas destinadas a circulação exclusiva de pedestres.

Parágrafo único. Os proprietários de equipamentos citados no **caput** deste artigo que forem flagrados nas áreas destinados à circulação ou passagem de pedestres serão considerados em conduta antissocial e serão multados no valor de 5 (cinco) URTMs, sem prejuízo das demais sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 15. O licenciamento de projetos que impliquem aumento do tráfego em calçadas de shoppings ou de postos de gasolina deve ser precedido de estudo de impacto de circulação de pedestres nessas áreas, com vista à instalação de equipamentos como faixas de segurança, rampas, semáforos, passarelas e equipamentos afins.

Art. 16. O município estimulará a iniciativa privada, com política de incentivo, a instalação de bicicletários e estacionamentos próprios para motocicletas.

Art. 17. É obrigação do Poder Público observar o cumprimento dos direitos do pedestre relacionados no arts. 3º e 5º, e das ocorrências previstas nos arts. 6º e 7º, mobilizando recursos técnicos e orçamentários, bem como fazer cumprir os preceitos dos demais artigos, estruturando-se adequadamente.

Art. 18. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 19. Fica o poder público municipal obrigado a criar e regulamentar por lei específica o Fundo Municipal de Infraestrutura para os Pedestres.

Art. 20. As multas previstas neste Estatuto serão atualizadas anualmente pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no Exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substitui-lo.

Art. 21. Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação.

Art. 22. Fica revogada da Lei Municipal nº 679/2019.

Art. 23. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MANACAPURU, em 17 de dezembro de 2019.

BETANAEL DA SILVA D´ANGELO
Prefeito Municipal de Manacapuru