Lei n.º 1.228/2020 - GP/PMSJM

EMENTA: Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de São José de Mipibu/RN e estabelece as diretrizes para sua implementação, monitoramento e revisão, através do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O Prefeito Municipal de São José de Mipibu, Estado do Rio Grande do Norte, no uso de suas atribuições legais, e nos termos da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

Art.1º - Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana de São José de Mipibu/RN (PlanMob - São José de Mipibu) e estabelece as diretrizes para o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana neste Município.

Parágrafo único. O PlanMob - São José de Mipibu tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos e serviços de transporte urbano e à infraestrutura de mobilidade que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

CAPÍTULO I – CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 2º - Para os fins desta Lei, considera-se:

I. Mobilidade urbana: facilidade de deslocamento de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

II. Acessibilidade: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

III. Acessibilidade ambiental: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e

equipamentos urbanos;

IV. Acessibilidade universal: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite, a todos, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

V. Transporte não motorizado: modo de transporte de pessoas e cargas que utilizam de esforço humano (a pé, bicicleta, cadeira de rodas, etc.) ou tração animal;

VI. Transporte motorizado: modo de transporte de pessoas e cargas utilizando veículos automotores;

VII. Sistema municipal de mobilidade urbana: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município;

VIII. Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

IX. Transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

X. Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XI. Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XII. Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XIII. Espaço público: área de propriedade pública e de utilização e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

XIV. Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;

XV. Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

XVI. Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

XVII. Ciclorrota ou rota ciclável: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, devendo receber sinalização específica;

XVIII. Bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

XIX. Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido, 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;

IV. Rede ciclável: conjunto de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e estruturas de apoio, interligadas e estruturadas de forma a possibilitar deslocamentos por bicicleta em todo o território do município;

XXI. 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;

XXII. Faixa preferencial para ônibus: 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.

CAPÍTULO II – POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I
Princípios, Diretrizes e Objetivos

Art. 3º - Política Municipal de Mobilidade Urbana de São José de Mipibu tem por finalidade o atendimento ao disposto no Inciso I do Art. 18 da Lei Federal nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012, cujo instrumento de efetivação é o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 4º - São princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I. Reconhecimento do espaço público como bem comum, com justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte;

II. Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III. Acessibilidade universal;

IV. Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

V. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

VI. Eficiência, eficácia, efetividade e segurança na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana;

VII. Gestão democrática e controle social do planejamento e

avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

Art. 5° - São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do município;

II. Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III. Garantia de direito ao acesso adequado de todos os cidadãos, no âmbito do município, ao transporte público;

IV. Integração entre os modos e serviços de transporte;

V. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;

VI. Priorização de projetos de transporte público coletivo e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII. Segurança e conforto na circulação de pessoas, bens e cargas;

VIII. Participação social no planejamento e gestão dos sistemas e serviços de transporte;

IX. Gestão transparente da informação, propiciando amplo acesso a ela e sua divulgação.

Art. 6° - A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem os seguintes objetivos:

I. Promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

II. Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos coletivos e não motorizados;

III. Promover adequação das políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;

IV. Proporcionar segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução de tempos e custos;

V. Tornar o transporte público um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

VI. Promover a melhoria e descentralização do fluxo de veículos,

com priorização dos transportes coletivos;

VII. Estruturar a gestão municipal, com o fortalecimento do papel regulador dos órgãos gestores do trânsito e do transporte;

VIII. Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade;

IX. Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, a fim de estimular o desenvolvimento socioeconômico do município;

X. Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

XI. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Seção II - Instrumento de Efetivação

Art. 7º - O PlanMob - São José de Mipibu se constitui como instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e contempla:

I. O diagnóstico da mobilidade urbana no município;
II. O estudo de tendências e previsão de cenários futuros;
III. As metas de curto, médio e longo prazos;
IV. Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;
V. Propostas para a política de desenvolvimento urbano;
VI. Planos estratégicos:
a) Plano de requalificação e expansão da infraestrutura de mobilidade;
b) Plano de modernização do transporte público coletivo;
c) Plano de circulação e segurança viária;
d) Plano de gestão participativa;
e) Plano de desenvolvimento institucional e capacitação;
VII. Diretrizes para elaboração de projetos e obras de implantação;
VIII. Diretrizes para monitoramento das metas.

Art. 8º - PlanMob - São José de Mipibu, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 05 anos, contados da data de sua publicação.

Parágrafo único. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade,

nos termos desta Lei e deverão ser precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, contemplando minimamente:

I. A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de monitoramento;

II. A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

III. Revisão das metas e propostas de intervenção.

CAPÍTULO III – SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I - Transporte Não Motorizado

Art. 9º - O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I. Pedestres;
II. Ciclistas;
III. Veículo de tração animal;
IV. Acessibilidade universal.

§1º - A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, com a sua equipamentação considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.

§2º - A circulação dos ciclistas, com a utilização de bicicletas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal através da implantação da Rede Ciclável Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, com a sua equipamentação com bicicletário e paraciclos, com a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

§3º - A circulação de veículo de carga por tração animal deve receber tratamento especial de disciplinamento, a partir de ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida a circulação nas vias arteriais.

§4º - Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a 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, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

Art. 10 - É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade. São direitos e deveres dos pedestres:

§1º São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I. Ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II. Ter disponíveis calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III. Ter faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV. Ter iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

§ 2º São deveres dos pedestres:

I. Andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado

direito e atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

II. Quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

III. Quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização, quando sem foco para pedestres, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

IV. Ajudar na travessia de crianças, idosos e portadores de necessidades especiais e não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

V. Obedecer à sinalização de trânsito.

Art. 11 - É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao ciclista a circulação segura e o acesso à cidade. São direitos e deveres dos ciclistas:

§1º São assegurados aos ciclistas os seguintes direitos:

I. Possuir espaço seguro e confortável no sistema viário para circulação de bicicletas;

II. Os ciclistas possuem prioridade de circulação sobre os veículos motorizados;

III. O ciclista, quando fora da bicicleta, deve ser considerado pedestre;

IV. Os veículos motorizados, quando em faixas compartilhadas (ciclorrotas) devem manter distância mínima de 1,5 metros dos ciclistas, empenhando-se ao máximo em manter a segurança de ambos;

V. Ao ultrapassar um ciclista, o motorista de um veículo motorizado deve reduzir sua velocidade;

§2º São deveres dos ciclistas:

I. Para transitar, é necessário possuir alguns tipos de equipamentos, contribuindo para a segurança de si mesmo e de todos ao seu redor, como por exemplo:

a) Uso de campainha para avisar sobre a sua localização ou aproximação;

b) Sinalizações com luz noturna, tanto na parte dianteira ou traseira da bicicleta;

c) Sinalizações na lateral e nos pedais;

d) Espelho retrovisor do lado esquerdo.

II. Trafegar sempre pelas faixas destinadas à circulação de bicicletas (ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas);

III. Em casos em que a via não ofereça faixas destinadas para se locomover com a bicicleta ou até o acostamento, a circulação de bicicletas deve ser pelo lado direito, no mesmo sentido dos carros;

IV. Circular nas calçadas fora da bicicleta, exceto em locais onde há espaço compartilhado sinalizado.

V. Não transportar passageiros na bicicleta sem os devidos equipamentos, como garupas e assentos especiais;

Seção II - Transporte Motorizado

Art. 12 - O Sistema de Transporte Motorizado deverá ser formado pelos seguintes elementos:

I. Transporte Público Coletivo;
II. Transporte Público Por Taxi ou Mototáxi;
III. Transporte Escolar;
IV. Fretamento;
V. Transporte Individual

§1º - O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, e deve possuir legislação específica, ser estruturado, equipado, regulamentado, gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada ou cooperativas de transporte, segundo concessão ou permissão precedida de processo licitatório.

§2º - O transporte público por táxi ou mototáxi configura igualmente serviço público, e deve possuir legislação específica, ser estruturado, equipado, gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

§3º - O transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica. Deve ser gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

§4º - O transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário. Deve ser gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada.

§5º - O transporte individual motorizado corresponde ao deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário, sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Deve ser gerido e fiscalizado pelo Poder Público Municipal.

§6º - O Município deverá regulamentar e/ou revisar as leis referentes ao Transporte Público Coletivo e ao Transporte Público por Táxi e Mototáxi, no prazo máximo de 360(trezentos e sessenta) dias, a partir da data da publicação desta Lei.

Seção III - Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços

Art. 13 - O Transporte de Carga, definido como de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros, dentro do Município de São José de Mipibu, vincula-se às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano, devendo ser regulamentado, gerenciado e fiscalizado pelo Poder Executivo Municipal.

§1º - Compete ao Poder Público Municipal estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

I. Elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
II. Definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos;
III. Estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas;
IV. Estabelecer áreas de restrições de circulação de caminhões, aqui incluída a Região do Centro;

V. Promover medidas reguladoras para o uso de veículos de tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana do município.

§2º - O abastecimento e a prestação de serviços realizados por caminhões poderão ser autorizados em caráter excepcional nas áreas com restrição ao trânsito de caminhões, mediante regulamentação específica dada pelo Poder Público Municipal.

§3º - O transportador deverá ser responsabilizado pelo ressarcimento por qualquer dano causado aos cidadãos, ao sistema viário, ao patrimônio público ou privado, decorrente de acidente provocado no transporte de qualquer tipo de bens ou serviços, em descumprimento às medidas reguladoras definidas pelo Poder Público Municipal.

CAPÍTULO IV – INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

Seção I - Sistema Viário

Art. 14 - O Poder Público Municipal deve realizar cadastro georreferenciado e classificação de todas as vias do município. Este cadastro deve ser mantido continuamente, considerando a ampliação do sistema viário e/ou alterações funcionais e nas infraestruturas das vias.

Art. 15 - Nenhuma via pública do município pode ter dispositivos que causem o fechamento total da via, que bloqueiem, dificultem, embaracem ou impeçam a passagem, a mobilidade e a acessibilidade de pedestres e veículos.

Parágrafo único. É vedada a instalação de portões, correntes, cancelas ou qualquer outro dispositivo, operação ou fiscalização privadas que impeçam o livre acesso e circulação de pessoas em qualquer via pública.

Art. 16 - Quaisquer intervenções no sistema viário, mesmo de iniciativa das esferas de governo federal e estadual, sob forma de administração direta, indireta ou sob concessão, devem ser aprovadas previamente pela Prefeitura Municipal, de forma a resguardar o interesse da municipalidade, adequar às políticas públicas municipais, garantir a continuidade da malha viária, a segurança do trânsito de pessoas e de veículos, a emissão de ruídos, de gases e de partículas poluentes, a qualidade de vida das áreas lindeiras e promover a qualidade urbanística do local.

§1º - Entende-se por intervenção viária:

I. Construção de novas vias públicas;
II. Ampliação de vias existentes;
III. Utilização do subsolo das vias existentes ou projetadas;
IV. Utilização do espaço aéreo das vias existentes ou projetadas.

§2º - A abertura de novas vias, assim como intervenções em via existente para duplicação, ampliação, mudança de alinhamento, nivelamento ou qualquer tipo de obra que altere sua configuração física, deverá ser analisada pela Prefeitura Municipal de São José de Mipibu, no cumprimento de suas atribuições estabelecidas pelo CTB, que definirá as diretrizes para:

I. Promover a interligação e a continuidade do sistema viário;
II. Promover a priorização dos modos coletivo e não motorizados;
III. Prever a implantação de medidas de moderação de tráfego;
IV. Promover a compatibilização do traçado das novas vias com o daquelas já existentes;
V. Definir a classificação viária.
VI. Larguras de calçadas;
VII. Necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada.

§3º - As prioridades para a abertura de novas vias e melhorias daquelas já existentes serão determinadas pelas necessidades do transporte público coletivo, da complementação de ligações entre bairros e pela necessidade de integração entre os municípios da Região Metropolitana.

§4º - A implantação de qualquer nova via estrutural ou coletora no Município deve prever a priorização do transporte coletivo através de faixas exclusivas, assim como deve prever a implantação de ciclovia ou ciclofaixa, cabendo à Prefeitura Municipal de São José de Mipibu definir o número de faixas para a circulação de ônibus.

§5º - Na escolha do tipo de pavimento das pistas e calçadas, deverão ser consideradas, além das características de volumes do tráfego, as questões ambientais e de segurança do trânsito.

Seção II - Calçadas

Art. 17 - Todo terreno situado na área urbana que tenha frente

para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, conforme legislação e normas técnicas vigentes, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 18 - Nenhuma via ou logradouro público no âmbito do Município poderá ser construída sem espaço seguro e confortável destinado ao pedestre.

Parágrafo único. Excepcionalmente, quando devidamente justificado pela situação de risco maior ao pedestre, a Prefeitura Municipal de São José de Mipibu pode desobrigar a construção das calçadas ou passeios, devendo, entretanto, o Poder Público prover o local de alternativa segura e confortável para a circulação do pedestre, não podendo resultar em acréscimos elevados das distâncias de caminhamento para o pedestre nem em imposição de esforços físicos acentuados.

Art. 19 - As calçadas localizadas nas vias públicas dos municípios devem observar os seguintes critérios:

I. Os espaços destinados ao deslocamento dos pedestres devem considerar, além das necessidades de circulação e acesso, os aspectos como porte físico, faixa etária, capacidade motora e sensorial;

II. Devem ser implementadas pelo Poder Público Municipal medidas de fiscalização e intervenção de forma a preservar uma largura mínima nas calçadas que possibilite a ocupação física e os fluxos bidirecionais de pedestres, com conforto e segurança;

III. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme as normas técnicas e legislações pertinentes;

IV. Os projetos de iluminação das vias públicas devem priorizar a iluminação das calçadas sobre a iluminação da pista, de forma a promover maiores condições de segurança e seguridade para o pedestre.

Art. 20 - São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

I. O proprietário;

II. O concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;

III. A municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do

alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Seção III - Rede Ciclável

Art. 21 - O Poder Público Municipal deve implantar uma rede ciclável no município podendo ser composta por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas conectadas, bem como de elementos de apoio (bicicletários e paraciclos), de forma a viabilizar o deslocamento adequado e seguro de ciclistas em todo o território municipal.

§1º - As ciclovias devem possuir pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, atendendo ainda o seguinte:

I. Devem ser totalmente segregadas da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha e do canteiro central;

II. Podem ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

§2º - As ciclofaixas constituem-se de faixas exclusivas destinadas à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

I. Devem ser adotadas quando não houver disponibilidade de espaço físico para a construção de uma ciclovia, recursos financeiros ou necessidade de segregação em função das condições de segurança de tráfego;

§3º - As ciclorrotas são faixas devidamente sinalizadas destinadas à circulação de bicicletas de forma compartilhada com o tráfego de veículos motorizados.

I. Devem ser adotadas quando não houver disponibilidade de espaço físico para a construção de uma ciclovia ou ciclofaixa e demandam medidas de moderação de tráfego para reduzir a velocidade de circulação dos veículos;

§4º - Os locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, que são parte da infraestrutura de apoio ao transporte cicloviário, devem ser instalados junto aos terminais de transporte, nas grandes indústrias, escolas, centros de compras, parques e outros serviços públicos, bem como nos eixos e polos de centralidades, e demais pontos de interesse.

I. O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado;

II. O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipados com dispositivos para acomodá-las.

§5º - Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I. Circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no CTB e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II. Circular bicicletas e patinetes elétricos ou similares, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

Art. 22 - A implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas no município deve ser precedida da elaboração de projetos, segundo critérios e diretrizes constantes no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade – Transporte Ativo, do Ministério das Cidades.

Art. 23 - As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

Art. 24 - O Poder Público Municipal deve manter ações educativas com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 25 - Os passeios ciclísticos, utilizando as vias públicas, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Poder Público Municipal, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Seção IV - Transporte Público Coletivo

Art. 26 - Para estimular o uso de transporte coletivo, os veículos de

transporte público coletivo devem possuir prioridade de circulação sobre os veículos particulares, especialmente em vias com elevada concentração de linhas de transporte. São sistemas de prioridade ao ônibus:

I. Faixa exclusiva: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

II. Faixa preferencial: 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.

Art. 27 - Os pontos de acesso ao transporte público coletivo (paradas, estações e terminais) devem observar as seguintes recomendações:

I. A área correspondente ao embarque, desembarque e circulação de passageiros deve estar livre de obstáculos que interfiram na circulação das pessoas, inclusive daquelas com mobilidade reduzida;

II. É fundamental que as estações e pontos de parada tenham infraestrutura adequada a pessoas com mobilidade reduzida. Para isso, deve-se garantir que o piso tátil, as rampas e o guarda-corpo estejam em conformidade com a norma de acessibilidade;

III. Para garantir a segurança das pessoas, deve ser feito o aterramento elétrico nos terminais, estações e pontos de parada;

IV. A plataforma de embarque e desembarque deve estar nivelada com o piso do veículo, de forma a proporcionar maior rapidez ao sistema e possibilitar a eliminação dos degraus, que constituem um grande empecilho para pessoas com mobilidade reduzida;

V. O mobiliário a ser implementado em terminais, estações e pontos de parada deve conter, no mínimo, abrigo contra intempéries, assentos ou bancos, lixeiras e iluminação;

VI. Os terminais, estações e pontos de parada devem contar com um sistema de informação (linhas, itinerários, horários, tarifas, etc.).

Art. 28 - O Poder Público Municipal poderá viabilizar a reestruturação e operação de um Terminal Multimodal no município, permitindo a integração entre os diferentes modos de transporte urbano (a pé, bicicleta, ônibus, trem, vlt, táxi, mototáxi, automóvel, moto, etc.).

Art. 29 - O Poder Público Municipal deve viabilizar, junto à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, a implantação e operação de novas

estações ferroviárias e de prolongamento da linha férrea, e melhoria dos acessos às novas estações.

Seção V – Estacionamentos

Art. 30 - Entende-se por estacionamento a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros, incluindo a operação de carga e descarga, conforme o CTB.

Art. 31 - A Prefeitura Municipal de São José de Mipibu deve estabelecer uma Política de Estacionamento do Município como um conjunto de diretrizes técnico-administrativas e jurídico-institucionais, integradas à administração do trânsito, transporte, uso e ocupação do solo, objetivando:

I. Ordenar, regularizar e disciplinar a gestão da acomodação física de veículos dentro e fora da via;

II. Regular a oferta de vagas de estacionamento, na via pública e fora da via, como instrumento de controle da oferta e equilíbrio com a demanda da região;

III. Adequação da oferta de estacionamento em função das demandas, respeitados os demais critérios urbanísticos estabelecidos;

§1º - As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando- se as áreas e os horários de estacionamento permitido.

§2º - Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN N°303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

§3º - Nas vias públicas, os locais destinados ao estacionamento, embarque/desembarque e carga/descarga deverão ser regulamentados através de sinalização viária, conforme diretrizes estabelecidas pelo CTB e de acordo com critérios e padrões contidos nas normas técnicas vigentes, podendo impor restrições quanto a horários, categoria e espécie do veículo e tipo de serviço prestado, em conformidade com a demanda e características de uso do solo.

4º - Como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado onde se julgar necessário, a Prefeitura Municipal de São José de Mipibu poderá regular a oferta de vagas de estacionamento, implantando restrição gradativa das vagas nas vias públicas nas áreas congestionadas, saturadas ou passíveis de saturação.

I. O espaço viário resultante da restrição da oferta de vagas de estacionamento deverá ser destinado prioritariamente ao transporte coletivo, a pé ou por bicicletas.

§5º - A Prefeitura Municipal de São José de Mipibu poderá construir ou promover a construção, através de concessões públicas, de estacionamentos em áreas públicas, inclusive nos subterrâneos aos logradouros públicos, desde que atendidas às condições dos respectivos EIA/RIMA e/ou EIV/RIV.

I. A localização e as condições da concessão dos estacionamentos deverão ser estabelecidas em lei específica.

§6º - O veículo parado em local não autorizado, decorrente de motivos de emergência, parada técnica, falha mecânica ou acidente, deverá permanecer sinalizado e sob vigilância permanente de seu condutor ou autoridade local, salvo se sua ausência for imprescindível para a comunicação do fato, pedido de socorro ou atendimento médico.

Seção VI - Sinalização e Segurança Viária

Art. 32 A sinalização das vias pública é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§1º - Toda e qualquer via asfaltada de São José de Mipibu deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§2º - O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre- picos.

§3º - Dever-se-á adotar:

I. Sinalização vertical e horizontal em cruzamentos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos

entre vias locais;

II. Sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;

III. Sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres e ciclistas.

§4º - Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

§5º - Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

Art. 33 - A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da democracia e equidade no acesso e uso para a totalidade da população, com prioridade de ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

§1º - As ações de gestão do uso da rede viária devem articular os diversos modos de transporte, considerando que os modos não motorizados e coletivos tenham, sempre, prioridade sobre os demais.

§2º - Nas vias que compõem a rede viária municipal, as condições de segurança do trânsito são prioritárias sobre as condições de fluidez.

§3º - Para garantir a segurança nos deslocamentos, especialmente de pedestres e ciclistas, deverá ser adotada velocidade máxima permitida de 50 km/h nas vias em que serão implantadas ciclorrotas, e de 30 km/h onde há elevada concentração de pedestres, como nas vias do Centro.

Art. 34 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo deve realizar continuamente atividades de fiscalização.

§1º - As atividades de fiscalização devem priorizar as infrações que comprometam a segurança dos usuários da via pública e o desempenho da Rede Viária Estrutural, sobretudo nas vias utilizadas pelas linhas do transporte público coletivo.

§2º - Deverão ter prioridade nas atividades de fiscalização do trânsito as infrações que são as principais causadoras de acidentes.

§3º - O Poder Público Municipal deverá definir as diretrizes para fiscalização do uso e ocupação das calçadas, de modo a garantir que os passeios comportem, com segurança e conforto, fluxos bidirecionais de pedestres e de pessoas portadoras de necessidades especiais.

Art. 35 - Além da sinalização e da fiscalização, o Poder Público Municipal deve adotar medidas moderadoras de tráfego, que consiste no conjunto de medidas de caráter físico e operacional que inibam o desempenho de velocidades elevadas e priorizem o pedestre, a pessoa portadora de necessidades especiais e o ciclista.

§1º - Em locais com elevado fluxo de travessia de pedestres e ciclistas, devem ser adotados semáforos com tempo específico para pedestres ou redutores de velocidade.

§2º - As travessias de pedestres devem ser do tipo "faixas elevadas", segundo critérios definidos na Resolução do CONTRAN Nº 495 de 05 de junho de 2014 e dos cadernos técnicos do Ministério das Cidades.

CAPÍTULO V –
GESTÃO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 36 - A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município, bem como garantir o processo participativo.

Art. 37 - O município deverá, em prazo de 02 (dois) anos, a contar da data de promulgação da presente lei, promover a reestruturação da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte, para atendimento às atribuições mínimas atribuições de planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, que tratam o art. 22 da Lei Federal nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012.

§1º - Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade

urbana municipal:

I. Planejar e coordenar os diferentes modos e serviços de transporte no município, observados os princípios e diretrizes desta Lei e da Lei Federal nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012;

II. Formular e propor a política municipal de mobilidade urbana;

III. Elaborar, implementar, monitorar, avaliar e revisar o Plano de Mobilidade Urbana do município;

IV. Elaborar, propor e gerenciar as políticas de investimento e de captação de recursos para o setor;

V. Elaborar os estudos econômicos, propor, viabilizar e aplicar a política tarifária;

VI. Analisar e fiscalizar implementação de planos e projetos referentes a loteamentos, conjuntos habitacionais e qualquer tipo de construção urbana que possa vir a influenciar o sistema municipal de circulação e de transporte urbano;

VII. Implantar e manter um sistema de informações capaz de coletar, processar e analisar dados referentes ao sistema de trânsito e de transporte urbano;

VIII. Criar e manter os serviços necessários à consecução de seus objetivos;

IX. Elaborar e executar os projetos, serviços, obras e todos os atos necessários ao cumprimento de sua finalidade, conjuntamente com demais secretarias municipais;

X. Atuar junto aos órgãos públicos e privados no âmbito do Município, do Estado e da União, que atuem ou afetem o trânsito e transporte público de passageiros, visando compatibilizar as ações de interesse comum;

XI. Representar a Prefeitura Municipal de São José de Mipibu, junto a qualquer entidade de direito público e privado, a assuntos relacionados a mobilidade urbana;

XII. Exercer as demais atribuições, cuja natureza se relacione com os objetivos gerais da Secretaria.

Art. 38 - Para promover a participação da sociedade nos processos de planejamento e gestão do trânsito e dos transportes do Município, deve ser mantido o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – CMMU.

§1º - A CMMU possui as seguintes atribuições:

I. Participar da formulação das políticas públicas, planos e projetos voltados para a mobilidade urbana no município;

II. Acompanhar e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte público de passageiros;

III. Sugerir alterações na regulação do setor de transporte, devidamente justificadas e motivadas;

IV. Acompanhar as ações de gestão do trânsito, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a promoção da mobilidade urbana sustentável;

V. Apurar e solucionar, junto aos órgãos competentes, reclamações que relatem inadequada prestação de serviços à população.

§2º - A participação no Conselho é voluntária, não determinando qualquer ônus para o erário público.

Art. 39 - A Prefeitura de São José de Mipibu/RN deverá implementar os seguintes canais de participação no planejamento, gestão e monitoramento da mobilidade urbana.

I. Ouvidoria
II. Central de atendimento presencial
III. Central de informações telefônica
IV. Página web e aplicativo de celular
V. Conselho Municipal
VI. Audiências e consultas públicas
VII. Oficinas setoriais

§1º - O poder público municipal deve implantar canais de atendimento à população exclusivos para tratar de assuntos relacionados à mobilidade urbana; promover eventos públicos como audiências e consultas permitindo a ampla participação de todos nas decisões estratégicas acerca do planejamento e da gestão da mobilidade; e realizar periodicamente pesquisas de satisfação.

§2º - O Poder Público Municipal deve realizar as seguintes rotinas para promoção da gestão participativa:

I. Alimentação/atualização mensal do sistema de informações;
II. Elaboração/divulgação anual de relatório de gestão;
III. Realização periódica de eventos públicos (audiência semestral e oficinas setoriais trimestrais);
IV. Reuniões timestrais do Conselho Municipal;

V. Realização de pesquisa de opinião e satisfação a cada biênio (ano não eleitoral);

VI. Revisão/atualização da pesquisa de origem e destino.

Art. 40 - O Poder Público Municipal deve manter um Programa de Capacitação em Mobilidade Urbana, com dotação orçamentária anual, cujas ações devem ser dirigidas a diferentes segmentos da sociedade, contemplando a diversidade de origem, formação, faixa etária e capacidades motoras e sensoriais.

Art. 41 - O Poder Público Municipal deve implementar sistema de indicadores para monitoramento das metas e objetivos do Plano.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS TRANSITÓRIAS

Art. 42 – Fica autorizada a CBTU a expandir o sistema de veículo leve sobre trilhos dentro do território de São José de Mipibu/RN, com a expansão da Linha Branca, inclusive com a implantação de estações de embarque e desembarque de passageiros.

Art. 43 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São José de Mipibu/RN, 20 de novembro de 2020.

ARLINDO DUARTE DANTAS
Prefeito Municipal