PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTE NOVA
ESTADO DE MINAS GERAIS

Of. nº 357 / GABI / 2019

Ponte Nova, 05 de junho de 2019.

À Sua Excelência a Senhora
Vereadora Ana Maria Ferreira Proença
Presidente da Câmara Municipal de Ponte Nova
Ponte Nova – MG

ASSUNTO: Projeto de Lei Nº 3.662 /2019.

Senhor Presidente,

Estamos encaminhando, para apreciação desta Casa, o PROJETO DE LEI Nº 3.662/2019, que Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova, dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

Atenciosamente,

Wagner Mol Guimarães
Prefeito Municipal

Wagner Mol Guimarães
Prefeito Municipal de Ponte Nova
CPF: 715.603.006-04

Protocolo nº 523/2019
CÂMARA MUNICIPAL DE PONTE NOVA
ESTADO DE MINAS GERAIS
Recebemos em 24/06/2019
ASSINATURA

PROJETO DE LEI Nº 3.662/2019

Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova, dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

Exposição de Motivos

Senhores Vereadores e Senhoras Vereadoras,

O Projeto de Lei que ora submetemos à deliberação do Legislativo Municipal tem por objetivo instituir a Política de Mobilidade Urbana do Município, bem como dispor acerca do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

A Lei Federal nº 12.587/2012 - Lei da Mobilidade, tornou obrigatória a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade em municípios com mais de 20 mil habitantes, vinculando-os, a partir de 2015, à possibilidade de obtenção de recursos oriundos do Orçamento Geral da União - OGU para investimentos nessa área.

De acordo com o censo de 2010 realizado pelo IBGE, o Município de Ponte Nova possui mais de 57 mil habitantes, se enquadrando, assim, na obrigatoriedade mencionada.

Para a elaboração deste projeto de lei, foram observadas as disposições previstas na Constituição Federal de 1998; na Lei Federal nº 10.257/2001, que instituiu o Estatuto da Cidade; na Lei Federal nº 12.587/2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana; na Lei Federal nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; na NBR 9.050/2015, Lei 10.098/2000 e Lei 13.146/2015, que tratam sobre acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras disposições legais.

Busca-se planejar o futuro, de curto, médio e longo prazo, da mobilidade urbana de Ponte Nova, tornando a cidade mais agradável e amigável, preservando e restaurando as ruas como espaço de encontro de pessoas e priorizando, dentro do sistema de mobilidade urbana, o transporte coletivo em relação aos meios individuais e os modos não motorizados sobre os demais.

Por fim, este projeto visa à consolidação de diversas normas referentes à mobilidade urbana de Ponte Nova em um único instrumento legal.

Ponte Nova, 18 de março de 2019.

Wagner Mol Guimarães
Prefeito Municipal

Fernando Antônio de Andrade
Secretário Municipal de Governo

Fernando Antônio de Andrade
Secretário Municipal de Governo
CPF: 231.472.756-91

Luiz Henrique da Silva Borges
Secretário Municipal de Obras

PROJETO DE LEI Nº 3.662/2019

Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova, dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Ponte Nova aprova e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I
Disposições Gerais

Art. 1º Fica instituída a Política de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova.

§ 1º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é pilar da política de desenvolvimento urbano, buscando garantir o acesso dos cidadãos à cidade e proporcionar qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

§ 2º Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos meios de transporte.

Seção II
Dos Objetivos

Art. 2º A Política de Mobilidade de Ponte Nova tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos da cidade, com a promoção da acessibilidade universal e cidadã, a segurança no trânsito, a livre circulação de pessoas e bens e o bom funcionamento dos sistemas de transporte, sempre orientados para a inclusão social.

Parágrafo único. São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade de Ponte Nova:

I – promover a acessibilidade universal nos espaços públicos, possibilitando os deslocamentos com segurança e autonomia;

II – propiciar a acessibilidade econômica aos serviços de transportes, por meio da manutenção dos preços módicos das tarifas;

III – promover a integração física e tarifária dos diversos meios de transporte urbano;

IV – priorizar o transporte coletivo e os meios não motorizados sobre o transporte individual motorizado nas vias públicas;

V – melhorar a oferta de transporte coletivo urbano, especialmente nas áreas periféricas e na área rural;

VI – adequar a circulação do tráfego geral, de modo a reduzir os congestionamentos;

VII – reduzir o número de acidentes e o número de vítimas fatais;

VIII – disciplinar e melhorar as condições de circulação e operação do transporte urbano de carga no município, minimizando seus impactos negativos sobre a mobilidade das pessoas;

IX – garantir a eficiência e efetividade da gestão da mobilidade urbana;

X – integrar a política de mobilidade com as demais políticas setoriais municipais para possibilitar melhores condições de mobilidade no espaço urbano.

Seção III
Dos Princípios

Art. 3º A Mobilidade Urbana de Ponte Nova é constituída pelos seguintes princípios:

I – reconhecimento do espaço público como bem comum;

II – universalidade do acesso ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais;

III – sustentabilidade ambiental e econômica da mobilidade urbana;

IV – segurança nos deslocamentos;

V – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e ao uso do espaço público;

VI – acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

VII – eficiência e eficácia na prestação dos serviços públicos;

VIII – gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção IV
Das Diretrizes

Art. 4° A Política Municipal de Mobilidade Urbana observará as seguintes diretrizes:

I – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

III – estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

IV – integrar os diversos meios de transporte;

V – assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura;

VI – promover ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VII – fomentar pesquisas a respeito da acessibilidade no trânsito e no transporte;

VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Seção V
Das Atribuições do Executivo Municipal

Art. 5º Para atendimento dos objetivos previstos nesta Lei, compete ao Executivo Municipal:

I – realizar diagnóstico que permita identificar aspectos referentes ao transporte e ao trânsito a serem trabalhados e locais a serem qualificados, nos termos propostos por esta Lei, de modo a possibilitar a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade;

II – intensificar a fiscalização quanto à instalação de mobiliário urbano e ao exercício de atividades nos logradouros públicos, observando, principalmente, as normas previstas no Código de Obras e no Código de Posturas do Município de Ponte Nova;

III – promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

VI – avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito;

V – desenvolver campanha de conscientização que incentive o deslocamento realizado a pé;

VII – desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos.

Seção VI
Dos Eixos

Art. 6º A Política de Mobilidade de Ponte Nova observa o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas existentes para promover os deslocamentos de pessoas e bens na cidade, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012.

Parágrafo único. A Política de Mobilidade de Ponte Nova encontra-se estruturada pelos seguintes eixos:

I – **Eixo 1 – Mobilidade a pé:** abrange o conjunto de deslocamentos realizados por pedestres e o espaço a eles destinado;

II – **Eixo 2 – Mobilidade por bicicleta**: abarca o conjunto de deslocamentos realizados por ciclistas e suas demandas espaciais;

III – **Eixo 3 – Mobilidade coletiva**: envolve toda forma de transporte coletivo, seja público ou privado, urbano, distrital, escolar e fretado;

IV – **Eixo 4 – Logística urbana**: compreende o transporte de cargas e sua organização no meio urbano;

V – **Eixo 5 – Espaço e circulação:** abarca as questões relativas à configuração e organização do sistema viário;

VI – **Eixo 6 - Desenvolvimento orientado ao transporte**: abrange a integração da política de mobilidade com a política de parcelamento, uso e ocupação do solo;

VII – **Eixo 7 – Gestão Integrada Participativa**: envolve os aspectos de governança voltados à mobilidade no município.

Seção VII
Da Hierarquia Viária

Art. 7º Fica definido um sistema hierárquico das vias urbanas do município, prevendo as melhores condições de fluidez e segurança para a malha viária e os deslocamentos que nela ocorrem.

§ 1º Em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, as vias são categorizadas da seguinte forma:

I – arterial: a via com significativo volume de tráfego, utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, com acesso às vias lindeiras devidamente sinalizado;

II – coletora: a via com função de permitir a circulação de veículos entre as vias arteriais ou de ligação regional e as vias locais;

III – local: a via de baixo volume de tráfego, com função de possibilitar o acesso direto às edificações;

IV – de pedestres: a via também denominada calçadão, com características infraestruturas e paisagísticas próprias de espaços abertos próprios para pedestres.

§ 2º O mapa de hierarquização viária está definido no anexo I desta Lei.

§ 3º Os parâmetros viários para cada nível hierárquico encontram-se definidos no anexo II desta Lei.

Seção VIII
Dos Polos Geradores De Tráfego

Art. 8º Serão considerados Polos Geradores de Tráfego aqueles empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de locomoção de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária, sendo necessário o licenciamento especial por parte da Prefeitura Municipal de Ponte Nova.

Parágrafo único. Serão considerados Polos Geradores de Tráfego em Ponte Nova:

I – edifícios e condomínios residenciais que possuam mais de 100 (cem) unidades habitacionais;

II – escolas, faculdades e universidades;

III – clínicas de médio e grande porte e hospitais;

IV – indústrias de médio e grande porte

V – terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

VI – centros de compras;

VII – supermercados e hipermercados;

VIII – igrejas;

IX – centro cívico;

X – edificações de serviços públicos;

XI – estádios e ginásios esportivos;

XII – terminais de cargas;

XIII – clubes recreativos.

Art. 9º O grau de impacto dos Polos Geradores de Tráfego é determinado pelo número de viagens por dia, pelo movimento de pessoas e pela interferência no tráfego do entorno.

Parágrafo Único. O grau de impacto pode ser considerado:

I – baixo, quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem no máximo intervenções simples, apenas no sistema viário das imediações.

II – médio, quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem intervenções estruturais nas imediações do empreendimento e intervenções pontuais, se for o caso, em áreas afetadas indiretamente, não implicando em necessidade de aumento da oferta de transporte coletivo;

III – grande, quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem a reestruturação do sistema viário e incremento na oferta de meios de deslocamento (novas linhas ou modos de locomoção) no entorno imediato e, eventualmente, em outras áreas afetadas indiretamente.

Art. 10. Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego serão submetidos a licenciamento urbanístico pela Prefeitura Municipal.

Art. 11. Os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego deverão apresentar Relatório de Impacto sobre a Mobilidade para serem aprovados pela Comissão de Aprovação de Projetos.

Parágrafo único. O conteúdo do Relatório deverá seguir padrão estabelecido pelo Executivo Municipal.

Art. 12 Os projetos e empreendimentos que se configuram como Polos Geradores de Tráfego devem, como condição para aprovação, internalizar, mitigar ou compensar os impactos causados.

§ 1º As medidas de internalização, mitigação e compensação devem ser propostas no Relatório de Impacto sobre a mobilidade e aprovadas pelo Executivo Municipal.

§ 2º O Executivo Municipal poderá definir outras medidas de internalização, mitigação e compensação.

Art. 13. Os impactos apontados serão monitorados após a implantação e funcionamento do empreendimento, podendo o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras, caso comprovadamente necessário.

CAPÍTULO II
DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I
Das Disposições Gerais

Art. 14. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Ponte Nova.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova será instituído por meio de Decreto Municipal, o qual regulamentará as diretrizes, ações estratégicas e indicadores que serão instituídos em conformidade com os eixos da Política Municipal de Mobilidade.

Seção II
Dos Instrumentos

Art. 15. Para viabilizar os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana definidos nesta lei, o Executivo Municipal poderá adotar 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 a 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 pagos na vias e logradouros públicos;

V – estabelecimento de licenciamento especial pela Prefeitura Municipal de atividades e empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego, que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de locomoção de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária, com vistas à compensação e internalizações dos seus impactos sobre a mobilidade urbana;

VI – estabelecimento de recuo de alinhamento para as novas edificações nas vias arteriais e coletoras, com o intuito de propiciar a destinação de espaço para ampliação do sistema viário, em especial para as calçadas;

VII – controle do uso da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VIII – implantação de plataformas logísticas como porto seco ou centro de distribuição de carga urbana;

IX – implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano, associadas ao sistema de mobilidade, a exemplo das operações urbanas consorciadas em áreas específicas, com as seguintes finalidades:

a) ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizados, que devem ser estimulados;

c) melhoria da infraestrutura, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e o desenvolvimento de centralidades que contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas;

d) promoção do adensamento da ocupação ao longo dos corredores de transportes;

e) priorização das obras relacionadas à mobilidade urbana;

f) fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

g) definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

h) estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios vizinhos, objetivando a gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

Art. 16. São instrumentos de implementação do Plano de Mobilidade Urbana:

I – a legislação urbanística, os regulamentos e as normas do Município;

II – os Planos Plurianuais de Investimento e os orçamentos anuais;

III – a Lei de Diretrizes Orçamentárias;

IV – a legislação tributária do Município, na sua dimensão extrafiscal;

V – os instrumentos de gestão da demanda;

VI – as operações urbanas consorciadas, conforme definidas no Plano Diretor;

VII – as parcerias público-privadas, na forma da Lei;

VIII – as concessões e subconcessões, nos termos da Lei.

§ 1º Os Planos Plurianuais de Investimento conterão as intervenções prioritárias relativas à implantação de infraestrutura e equipamentos da mobilidade.

§ 2º A política tributária, além de seu aspecto fiscal, deverá cumprir a função complementar, através de incentivos fiscais, visando atingir os objetivos e metas definidos no Plano de Mobilidade Urbana, em especial:

I – fomentar a adequação das calçadas pelos proprietários de imóveis;

II – estimular a arborização urbana;

III – incentivar a localização de atividades comerciais, de serviços e de pequenas indústrias não poluentes nas centralidades.

Art. 17. O monitoramento e a avaliação da implementação e dos resultados das ações prioritárias previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Ponte Nova, em relação às metas de

curto, médio e longo prazo, deverão ser realizados mediante o acompanhamento dos indicadores previstos, com apuração anual.

Art. 18. Caberá ao Executivo Municipal:

I – definir e rever os indicadores de desempenho;

II – garantir acesso amplo e democrático às informações;

III – divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados.

Seção III
Da Revisão

Art. 19. O Plano de Mobilidade Urbana de Ponte Nova deverá ser revisto em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 20. Deverão ser precedidas de diagnóstico e prognóstico todas as revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana, contemplando a análise dos modos, serviços e infraestrutura de transporte em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos, utilizando-se, para tanto, os indicadores de desempenho, incluindo a avaliação das tendências para curto, médio e longo prazo.

Art. 21. A participação da sociedade ampla e democrática deverá ser incluída nas revisões da Política de Mobilidade, nos termos desta Lei.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 22. Os imóveis e empreendimentos estabelecidos anteriormente à publicação desta Lei e dos Decretos que a regulamentarão deverão cumprir as obrigações neles estabelecidas, salvo casos de impossibilidade concreta.

Art. 23. Ficam revogados o artigo 10 e os Anexos I e II da Lei Municipal nº 3.234/2008; o inciso XIV do artigo 9º, o artigo 11, o artigo 12 e os Anexos III e X da Lei Municipal nº 3.445/2010; o parágrafo único do artigo 98 da Lei Municipal nº 1.398/1987; o § 4º do artigo 36, o artigo 48, o artigo 49 da Lei Municipal nº 3.027/2007; o artigo 42 da Lei Municipal nº 4.029/2016.

Art. 24. A Lei Municipal nº 3.445/2010 passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 9º .....

.....

§ 5º O número e as dimensões de vagas para estacionamento de veículos utilizados por pessoas portadoras de deficiência deverão estar de acordo com o estabelecido pela NBR 9050/2015 ou outra posterior que a substitua.

.....

Art. 18º .....

.....

§ 7º.....

.....

VI – potencialmente geradoras de tráfego, de acordo com os parâmetros estabelecidos por esta Lei."

Art. 25. O artigo 66 da Lei Municipal nº 3.027/2007 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 66. Ficam os proprietários de postos de abastecimento de combustíveis instalados no Município obrigados a construir as calçadas limítrofes destes estabelecimentos, em toda sua extensão, de acordo com as normas estabelecidas pela Prefeitura Municipal.
Parágrafo único. (Revogado)"

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 27. Revogam-se todas as disposições em contrário.

Ponte Nova, 18 de março de 2019.

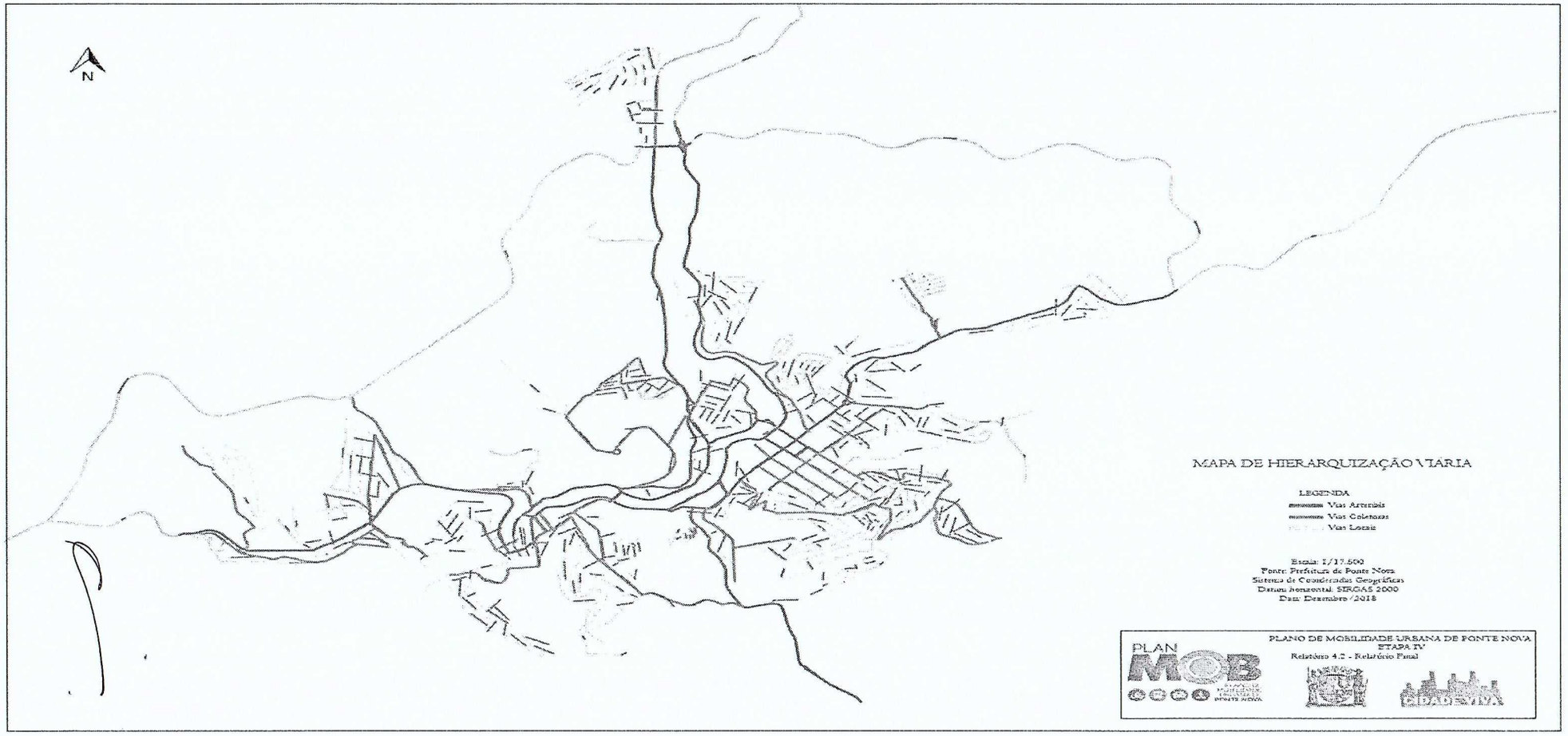
Wagner Mol Guimarães
Prefeito Municipal

Fernando Antônio de Andrade
Secretário Municipal de Governo
CPF: 031.472.766-31

Fernando Antônio de Andrade
Secretário Municipal de Governo

Luiz Henrique da Silva Borges
Secretário Municipal de Obras

ANEXO I
MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA



ANEXO II
PARÂMETROS VIÁRIOS

CLASSE DE VIA	PISTAS					CALÇADAS	CANTEIRO CENTRAL	CICLOVIA	LARGURA TOTAL
	Faixas de rolamento		Estacionamento		Ciclofaixa				
	Nº	Largura mínima (metros)	Nº	Largura mínima (metros)	Largura mínima por sentido (metros)	Largura mínima (metros)	Largura mínima (metros)	Largura mínima por sentido (metros)	
ARTERIAL (com canteiro central)	4	3,50	2	2,50	1,50	2,50	2,00	1,50	29
ARTERIAL	2	3,50	2	2,50	1,50	2,50		1,50	20
COLETORA	2	3,50	2	2,50	1,50	2,30			19,6
LOCAL	2	3,00	1	2,50		2,30			13,1
VIA DE PEDESTRE	1	3,00							3