Protocolo nº 426/2023 Data: 19/04/2023 Hora: 12:57
PL Nº 46/2023
Selo de Protocolo Adicionado em 25/04/2023 às 10:47

"Dispõe sobre o Plano Municipal de Modalidade Urbana de Monte Mor, e dá outras providências."

EDIVALDO ANTONIO BRISCHI, Prefeito do Município de Monte Mor, Estado de São Paulo, usando as atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 45, inciso III da Lei Orgânica do Município, leva para apreciação e aprovação da Câmara Municipal de Vereadores o seguinte:

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Para os fins desta Lei, considera-se:

I. Mobilidade urbana: Trata-se do conceito gerencial que norteia as ações de deslocamento e transporte de bens e pessoas de uma determinada região. A mobilidade considera o ir e vir do cidadão e das coisas, objetivando a maneira mais otimizada possível para a execução desta tarefa, sem abrir mão de questões como integração de serviços, segurança, lazer e sustentabilidade.

II. Migração pendular:é caracterizada pelo deslocamento diário de pessoas para estudar ou trabalhar em outra cidade. Após realizar a atividade profissional ou cumprir a carga horária de estudo, essas pessoas retornam para as cidades onde residem.

III. Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

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

V. Pedestre: aquele que anda ou se encontra a pé.

VI. Transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

VII. Transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VIII. Transporte público coletivo urbano: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários que respeitam os limites físicos do município e preços fixados pelo poder público;

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

X. Transporte individual de passageiros contratado por aplicativos de transporte: serviço privado de transporte de passageiros para a realização de viagens individuais ou compartilhadas solici-

tadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XI. Transporte privado coletivo ou fretamento: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

XII. Transporte urbano de cargas: serviços de transporte de bens, animais ou mercadorias para distribuição e escoamento dentro dos limites do Município.

CAPÍTULO I

POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Seção I
Princípios, Objetivos e Diretrizes

Art. 1º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Monte Mor:

I - valorização do ser humano;
II - respeito ao meio ambiente;
III - equidade na distribuição do tempo e do espaço de circulação;
IV - convivência harmônica dos usuários dos sistemas de circulação;
V - garantia dos direitos à mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência;
VI - preservação da qualidade de vida do cidadão;
VII - racionalidade no uso do sistema viário;
VIII - direito à informação e transparência administrativa.

Art. 2º São objetivos da Política Municipal de Mobilidade de Monte Mor:

I - promover o desenvolvimento urbano em padrões compatíveis com o preconizado no Plano Diretor Sustentável do Município;
II - promover a melhoria da qualidade de vida de toda a população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados, reduzindo os índices de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
III - reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos pelos veículos motorizados;
IV - proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, sobretudo das pessoas com deficiência, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;
V - reduzir os gastos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços, causados pelas carências viárias, pela inadequação do serviço ou pelos congestionamentos;
VI - incentivar o uso do transporte coletivo público, aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;
VII - reduzir os impactos negativos do transporte de bens e serviços sobre a circulação de pessoas, as atividades urbanas e o meio ambiente.

Art. 3º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade de Monte Mor:

I - articulação com as políticas públicas municipais, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;
II - adoção de medidas articuladas para promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo, dos meios não motorizados, modo de transporte a pé sobre o Transporte Individual Motorizado e bicicleta;
III - gestão integrada do sistema viário, de transportes e de trânsito;
IV - manutenção e aprimoramento do sistema integrado de transporte público de passageiros;
V - implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta, de meios de transporte não motorizados nas viagens do cotidiano, com conforto e segurança para o ciclista e demais usuários da via;
VI - reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar a qualidade dos serviços.

Seção II
Organização Para Gestão

Art. 4º A Prefeitura deverá manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar os serviços prestados, facilitar a participação dos usuários, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão.

Art. 5º A Prefeitura deverá manter programa permanente de educação para a mobilidade, o qual servirá como instrumento de gestão desta, devendo abordar temas como: trânsito como acessibilidade e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos.

Seção III
Financiamento do Sistema

Art. 6º As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município são:

I - recursos do Orçamento Municipal;
II - recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;
III - recursos obtidos de doações;
IV - recursos provenientes de fiscalização e autuação, através dos agentes de operação de trânsito e transportes ou de outros delegados pelo Prefeito para a execução dessas atribuições;
V - recursos obtidos por serviços prestados pela Prefeitura;
VI - recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas, no âmbito de sua jurisdição.

Seção IV
Implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Monte Mor

Art. 7º Fica instituído o Programa de Implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Monte Mor, com as seguintes ações:

I - elaboração dos projetos funcionais das intervenções propostas com eixos principais georreferenciados, de forma a permitir a instituição de instrumentos legais de definições de alinhamento que permitam sua implantação com maior racionalidade, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta lei complementar;
II - implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade;

III - adoção de mecanismos de monitoração da implantação do Plano, com o acompanhamento permanente do desempenho dos sistemas de circulação, através do estabelecimento e análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte, trânsito, viário, meio ambiente e comunicação social;
IV - implantação de sistemática de avaliação "antes e depois" do impacto da implantação das intervenções, principalmente em relação à segurança de veículos e pedestres e à qualidade de vida da população do entorno;
V - revisão deste Plano em cada mandato, com reavaliação das medidas propostas no mesmo, visando à verificação da atualidade e pertinência das ações previstas para serem executadas, considerando, principalmente, a ocorrência de eventos não previstos à época do desenvolvimento dos estudos e a dinâmica da evolução urbana, em consonância com o preconizado no Plano Diretor.

CAPÍTULO II
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO E MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Seção I
Transporte Não Motorizado

Art. 8º O Transporte Não Motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades do cotidiano, através de diferentes tipos de medidas, tais como:

I - adoção de políticas públicas intersetoriais específicas;
II - criação e adequação do espaço viário seguro e confortável para o pedestre e o ciclista;
III - adoção de legislação de uso e ocupação do solo que favoreça a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;
IV - eventos informativos e campanhas educativas.
Parágrafo único. O incentivo ao Transporte Não Motorizado não deve ser considerado como alternativa para as viagens motorizadas de longa distância, que resultem em grandes esforços físicos.

Art. 9º A Prefeitura deverá implementar estudos relacionados ao sistema cicloviário municipal composto por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;
II - bicicletários e paraciclos, para estacionamento de bicicletas;
III - locais de apoio ao ciclista.

Seção II
Mobilidade e Acessibilidade da Pessoa Com Deficiência

Art. 10. O parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas com deficiência é o desenho universal, que busca tomar os espaços viários acessíveis a todas as pessoas, independentemente das suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais, estabelecendo:
I - alternativas que tomem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para os portadores de necessidades especiais;
II - programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade da Pessoa Com Deficiência com segurança e conforto;

III - garantias gradativas para a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma nos sistemas de circulação, compreendendo as vias, calçadas e áreas destinadas à circulação de pedestres, bem como nos veículos do transporte coletivo e nos terminais de parada de ônibus;
IV - criação de mecanismos legais, de modo que gradativamente toda a infraestrutura urbana seja adaptada ao uso dos portadores de necessidades especiais;
V - sinalização de interesse do usuário, na forma necessária ao seu entendimento com todo o sistema, utilizando caracteres da linguagem em Braille, sinais sonoros, sistemas de sonorização e painéis de mensagens variáveis.

Art. 11. A frota do sistema de transporte coletivo público do Município deverá permitir, gradativamente, o acesso e transporte das pessoas com deficiência, com segurança e conforto, atendendo a todas as especificações previstas na legislação pertinente.
§ 1º Os locais onde há grande concentração de pessoas com deficiência e de equipamentos de transporte público devem ter prioridade na adaptação, regularização e desobstrução de calçadas e demais elementos físicos que dificultem sua locomoção.
§ 2º As pessoas com deficiência, o pedestre comum e o transporte público deverão ter prioridade sobre qualquer outro tipo de mobilidade, quando da análise e aprovação de empreendimentos imobiliários, seja mediante parcelamento do solo ou condomínio, sendo obrigatório o cumprimento de exigências técnicas a serem estabelecidas pela Prefeitura, visando proporcionar melhores condições e segurança para a mobilidade.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Seção I
Transporte Coletivo Público

Art. 12. O Serviço de Transporte Coletivo Público de Monte Mor é regulamentado, tendo caráter essencial e devendo obedecer às seguintes premissas:

I - constituir-se em elemento estruturador da expansão urbana e indutor de ocupação de vazios urbanos;
II - possuir integração tarifária em todo o sistema;
III - buscar a utilização de tecnologias adequadas a cada segmento da demanda;
IV - implementar um sistema de informação ao usuário com qualidade, de forma a permitir a compreensão do sistema e proporcionar seu uso racional, inclusive para pessoas com deficiência;
V - possuir bilhetagem eletrônica, que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;
VI - possuir controle operacional;
VII - implementar monitoração eletrônica da operação;

Art. 13. Com o objetivo de melhor atender à demanda e de racionalizar a oferta de transporte coletivo, a Prefeitura deverá implantar medidas operacionais de reestruturação da rede, compreendendo:

I - criação de linhas de ônibus;
II - implantação e ampliação das integrações;
III - redução dos intervalos entre ônibus, com adequação da capacidade do veículo à demanda.

Art. 14. A rede de terminais de integração deverá ser remodelada de forma a se adequar às novas características do sistema, devendo possuir em seu interior:

I - sistema de informação ao usuário acessível, inclusive, às pessoas com deficiência;
II - serviços e elementos arquitetônicos, como balcões de informações, sanitários, bancos e/ou caixas eletrônicos, telefones públicos, posto policial, etc, de forma a propiciar conforto e segurança ao usuário;
III - estrutura de controle operacional do sistema.

Art. 15. A Prefeitura deverá implementar medidas visando a adoção progressiva de tecnologias veiculares não poluentes, como ônibus híbridos, a gás ou biocombustíveis, podendo desenvolver programas integrados às políticas do Polo Nacional de Biocombustíveis.

Seção II
Transporte Coletivo Público Especial

Art. 16. Os Serviços de Transporte Coletivo Público Especial podem ser:

I - Serviço de Atendimento Especial, de caráter essencial, entendido como modo de transporte coletivo "porta-a-porta", gratuito para usuários de baixa renda, oferecido pela Prefeitura e destinado ao portador de deficiência motora severa, que só se locomove através de equipamento especial;
II - Serviço Complementar de Transporte Público, de caráter não essencial e com o objetivo de atrair usuários do transporte individual, oferecendo um serviço de transporte coletivo público diferenciado.

Seção III
Transporte Coletivo Escolar Público e Privado

Art. 17. O transporte coletivo de escolares é realizado através da prestação dos seguintes serviços:

I - Transporte Público Escolar Gratuito;

Art. 18. O Transporte Público Escolar Gratuito é um serviço prestado pela Prefeitura, com objetivo de garantir o acesso dos escolares às escolas públicas.
§ 1º As despesas decorrentes da execução deste serviço correrão por conta das dotações orçamentárias.
§ 2º A gestão do serviço de que trata o caput deve ser feita em conjunto entre as Secretarias Municipais de Educação, Cultura e Turismo e de Segurança.
§ 3º Cabe à Secretaria Municipal de Educação, Cultura e Turismo o cadastramento e escolha dos alunos beneficiados e o acompanhamento da qualidade do serviço prestado.
§ 4º A Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana, como órgão responsável pela gestão dos transportes públicos no Município, cabe à fiscalização do serviço, a definição de critérios de remuneração e o seu planejamento.

Seção IV
Transporte Fretado de Passageiros

Art. 19. O transporte coletivo por fretamento caracteriza-se por:

I - atender a um segmento específico e pré-determinado de passageiros;
II - ser pré-contratado;

III - configurar-se, claramente, como serviço diferenciado, não gerando concorrência com o Transporte Público de Passageiros;
IV - não ter a obrigatoriedade de atender às mesmas condições de modicidade tarifária do transporte coletivo público;

Art. 20. Cabe à Prefeitura, na regulamentação e fiscalização do serviço de Transporte Coletivo por Fretamento:

I - buscar a segurança dos usuários do serviço;
II - evitar concorrência predatória com o serviço de transporte público;
III - adotar as medidas fiscalizatórias necessárias para que o serviço não comprometa as condições de segurança e fluidez de tráfego nas vias do Município;
IV - regulamentar as condições de prestação do serviço, inclusive no que se refere à circulação, estacionamento, parada, devendo estabelecer infrações, taxas e penalidades, em regulamentação específica;
V - estruturar-se para o exercício da regulamentação do serviço, de forma a garantir agilidade no seu controle.

Art. 21. A inobservância das obrigações estabelecidas nos atos regulamentares do Transporte Coletivo por Fretamento sujeita o operador da atividade à aplicação de penalidades e outras sanções, inclusive, remoção ou retenção do veículo, quando houver risco à segurança dos passageiros ou de terceiros.
Parágrafo único. A prestação do serviço de Transporte Coletivo por Fretamento sem autorização da Prefeitura, conforme regulamentação a ser definida, deverá ser considerada transporte ilegal de passageiros e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às sanções próprias.

Art. 22. Os condutores dos veículos de Transporte Coletivo por Fretamento deverão atender às condições estabelecidas na legislação estadual e federal específica, para o exercício da função de transporte coletivo de passageiros.

Art. 23. O uso de vias e logradouros públicos para estacionamento dos veículos de Transporte Coletivo por Fretamento, durante a prestação do serviço, deve ser condicionado à autorização prévia, específica para cada local, fornecida pela Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana, que deverá avaliar os impactos referentes ao trânsito e às condições urbanísticas e ambientais do local, ouvidas as Secretarias de Planejamento e Obras e, Meio Ambiente e Agricultura.
Parágrafo único. Nos períodos em que o veículo não estiver a serviço, deverá ser mantido estacionado em local adequado, fora das vias e logradouros públicos.

Art. 24. São submetidos à mesma regulamentação do Transporte Coletivo por Fretamento os seguintes serviços:

I - Transporte Coletivo por Fretamento, que tenha como origem e destino o Município de Monte Mor;
II - Transporte Coletivo por Fretamento - intermunicipal, interestadual e internacional - que tenha como origem ou destino o Município de Monte Mor;
III - Transporte Coletivo Privado em veículo próprio - atividade realizada por pessoa jurídica, no transporte exclusivo de seus funcionários, prestadores de serviço, clientes ou outros usuários relacionados com sua atividade-fim, devendo o condutor ser, obrigatoriamente, empregado da pessoa jurídica responsável pelo serviço.

Parágrafo único. O transporte a que se refere o inciso III do presente artigo, embora não se classifique na legislação existente como transporte fretado, esse serviço deverá estar sujeito às mesmas obrigações no tocante à regulamentação por parte da Prefeitura.

Art. 25. A Prefeitura deverá regulamentar o Transporte Fretado de Passageiros, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a partir da publicação desta lei complementar.

Seção V

TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS
Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi

Art. 26. O Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi é um serviço de interesse público, regulamentado pela Prefeitura e gerenciado pela Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana.

Art. 27. Para o exercício da atividade de Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi no Município, o operador deve obter autorização expedida pela Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana, que deve ser renovada periodicamente e expedida ao operador, pessoa física, devendo atender às exigências da lei e demais atos regulamentares emitidos pelo Poder Executivo, bem como deve preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares nas esferas federal, estadual e municipal.
Parágrafo único. Cabe à Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana o cadastramento dos condutores e dos veículos, a emissão de autorização para operação, a exigência das vistorias periódicas e a fiscalização do sistema.

Art. 28. A Prefeitura deverá através de regulamento a qualquer tempo exigir a implantação de taxímetro nos referidos serviços de Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi no Município, para que assim haja padronização no valor das tarifas;
Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, os serviços de táxi, previstos no caput deste artigo poderão configurar serviços de transporte coletivo.

Art. 29. A Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana poderá exigir a qualquer tempo capacitação dos condutores que atuam no serviço a que se refere a presente seção, visando o contínuo aprimoramento do sistema.

Art. 30. A Prefeitura deverá estabelecer regras para a progressiva troca da frota de veículos do Sistema de Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi por veículos de combustível não poluente, conforme especificações e normas do INMETRO.

Art. 31. A Prefeitura deverá regulamentar o Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi, no prazo máximo de 06 (seis) meses, a partir da publicação desta lei complementar.

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE DE BENS E SERVIÇOS

Art. 32. A Prefeitura deverá instituir a política de mobilidade de bens e serviços, caracterizada por:

I - zonas de restrição à circulação de caminhões, constituídas por áreas nas quais a circulação de caminhões estará sujeita às restrições de horário ou de porte do caminhão;

II - zonas de interesse de caminhão, constituídas por áreas de interesse de cargas e serviços, de acordo com as necessidades de abastecimento.

Art. 33. A rede de vias para transporte de cargas é composta pelas principais rotas de caminhões rodoviários e urbanos, buscando preservar, dentre outras, as áreas residenciais, escolares, hospitalares, de lazer, de interesse histórico, turístico e ambiental, a fim de garantir a segurança e o conforto das pessoas e reduzir os impactos nocivos ao meio urbano.

CAPÍTULO V
SISTEMA VIÁRIO

Seção I
Atribuições, Competências e Gestão

Art. 34. A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.
§ 1º As ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente, têm prioridade sobre a fluidez dos veículos nas vias do Município de Monte Mor.
§ 2º Os modos de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos.
§ 3º As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho das modalidades de transportes especificadas no § 2º.
§ 4º A gestão da rede viária deve se articular com as ações de planejamento e de desenvolvimento urbano e articular os diversos modos de transporte.

Art. 35. A Secretaria Municipal de Administração, Trânsito e Mobilidade Urbana deve manter programas, de caráter permanente, contendo ações que visam à segurança do trânsito, de forma a obter redução do número de acidentes e vítimas.

Art. 36. A Secretaria de Planejamento e Obras de Monte Mor deverá emitir diretrizes de traçado relativas a:

I - priorização da circulação de ônibus;
II - implantação de medidas de "moderação de tráfego";
III - larguras de calçadas;
IV - necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;
V - rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;
VI - alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;
VII - sistema viário;
VIII - polos geradores de tráfego, conforme disposto no art. 93, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.
Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Monte Mor deverá encaminhar projeto de lei complementar, no prazo máximo de 18 (dezoito) meses, a partir da publicação desta lei complementar, à Câmara de Vereadores de Monte Mor, visando disciplinar as diretrizes gerais sobre polos geradores de tráfego e áreas especiais de tráfego.

Seção II
Estruturação da Rede Viária

Art. 37. O Sistema Viário Básico do Município de Monte Mor é constituído por todas as vias públicas do Município e se classifica em:

I - Via Expressa;
II - Via Arterial;
III - Via Coletora;
IV - Via Local.

Art. 38. A classificação funcional das vias do Município de Monte Mor é definida pelo quadro abaixo:
Classificação Função
Via Expressa: destinada à circulação rápida, com trânsito livre, sem travessia de pedestres em nível;
Via Arterial: garante o deslocamento urbano de maior distância, com capacidade de suportar intenso fluxo de trânsito e acesso às vias lindeiras, devidamente sinalizado;
Via Coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito das vias expressas ou arteriais, possibilitando a ligação entre os bairros da cidade;
Via Local: destinada a baixo fluxo de trânsito, com função de possibilitar o acesso aos lotes ou às áreas restritas.
Parágrafo único. As demais vias não classificadas na presente lei complementar seguem as definições contidas nos arts. 60 e 61, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 39. Para efeito desta lei complementar, adotam-se as seguintes definições:

I - Via Arterial: As vias arteriais deverão ter largura total mínima de 30,00m (trinta metros); Cada passeio lateral deverá ter largura mínima de 3,00m (três metros); A faixa de rolamento deverá ter largura mínima de 21,00m (vinte e um metros); O refúgio central deverá ter largura mínima de 3,00m (três metros);
II - Via Coletora: As vias coletoras deverão ter largura total mínima de 22,00m (vinte e dois metros); Cada passeio lateral deverá ter largura mínima de 3,00m (três metros); A faixa de rolamento deverá ter largura mínima de 15,00m (quinze metros); O refúgio central, quando houver, deverá ter largura mínima de 1,00m (um metro);
III - Via Local; As vias locais deverão ter largura total mínima de 14,00m (quatorze metros); Cada passeio lateral deverá ter largura mínima de 2,70m (dois metros e setenta centímetros); A faixa de rolamento deverá ter largura mínima de 8,60m (oito metros e sessenta centímetros);
Parágrafo único. A conformação a que alude os incisos I, II e III do caput deste artigo não se aplicam ao prolongamento das vias existentes.
IV - Faixa Non Aedificandi; são áreas ou faixas de terras, não edificáveis, de domínio público ou privado, impostas por lei ou vinculado o seu uso a uma servidão administrativa, sendo em seu interior vedadas quaisquer obras ou uso, salvo as obras públicas necessárias à própria prestação dos serviços;
V - Via Particular: são aquelas não pertencentes ao sistema viário básico, formadas por arruamentos de condomínios ou de outros empreendimentos em sistema condominial ou similares, com único acesso e que não se constituem em vias de domínio municipal;
VI - Caminho de Uso Comum: são vias existentes no Município, de uso comum do povo e que não se constituem em servidão de passagem, devidamente registrada na matrícula ou à margem da transcrição do título aquisitivo do imóvel, não se enquadrando nas dimensões mínimas estabelecidas de via pública, pertencendo, porém, ao sistema viário básico;

VII - Caminho, Rua ou Estrada de Servidão: são vias assim denominadas por tradição ou averbadas ou, ainda, registradas em Cartórios, as quais não se enquadram nas dimensões mínimas estabelecidas de via pública, não pertencendo, portanto, ao sistema viário básico;
VIII - Estradas Vicinais: são vias que partem do perímetro urbano interligando essa região à Zona Rural do Município e a seus Distritos ou aquelas que ligam diversas áreas, propriedades, bairros ou distritos da Zona Rural;
IX - Pista: leito carroçável da via, pavimentado ou não, destinado exclusivamente ao deslocamento de todos os tipos de veículos de propulsão própria, humana ou animal;
X - Passeio ou Calçada: espaço da via, pavimentado ou não, destinado exclusivamente ao deslocamento de pedestres, em nível diferente do leito carroçável e destinado, também, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros, mediante autorização dos órgãos municipais competentes;
XI - Faixa de Rolamento: espaço longitudinal em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais e que tenham largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores de propulsão própria, humana ou animal;
XII - Canteiro Central: separação física entre duas ou mais pistas, com a finalidade de segregação dos sentidos opostos de circulação, pertencente ao sistema viário;
XIII - Avenida: via pavimentada, composta por 02 (duas) pistas com sentidos de circulação opostos, separadas por canteiro central, contendo cada pista 02 (duas) ou mais faixas de rolamento;
XIV - Rua: via pavimentada ou não, composta por 01 (uma) pista com sentido único ou duplo de circulação ou, ainda, por 02 (duas) pistas com sentidos opostos de circulação, não separadas por canteiro central, com uma ou mais faixas de rolamento;
XV - Interseção: todo cruzamento ou entroncamento formado por uma ou mais vias, incluindo as áreas formadas pelos mesmos;
XVI - Ilha ou Rotatória: obstáculo físico colocado sobre a pista de rolamento, destinado a ordenar os fluxos de trânsito numa interseção formada por 02 (duas) ou mais vias;
XVII - Sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez do trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres;
XVIII - Sinais de trânsito: elementos da sinalização que se constituem em marcas viárias, placas, equipamentos de controle luminosos e outros dispositivos, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, destinados exclusivamente a regulamentar, ordenar ou direcionar o trânsito de veículos ou pedestres;
XIX - Trânsito: é a movimentação de veículos, pessoas e animais pelas vias públicas da cidade;
XX - Marcas Viárias: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversos, apostos ao pavimento da via, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro;
XXI - Placas: elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a via, transmitindo mensagens de caráter permanente ou temporário, mediante símbolos ou legendas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 40. Nos cruzamentos de vias públicas deverá haver concordância dos alinhamentos com um arco de raio mínimo igual a 9,00 (nove) metros.

Parágrafo único. Nos empreendimentos destinados a implantação de distritos industriais, conforme estabelecido no Plano Diretor Sustentável do Município de Monte Mor, as vias públicas deverão possuir concordância dos alinhamentos com um arco de raio mínimo igual a 18,00 (dezoito) metros.

Seção III
Da Sinalização em Empreendimentos Particulares

Art. 41. Nos empreendimentos particulares, tais como loteamentos, desmembramentos e condomínios, os quais resultem na implantação de vias públicas ou particulares, a responsabilidade de se efetuar a sinalização e do empreendedor. E ainda, os novos empreendimentos deverão se responsabilizar por toda a sinalização viária do entorno, pois causará impacto no trânsito local.
§ 1º As vias públicas somente poderão ser abertas ao trânsito, após devidamente sinalizadas nos sentidos horizontal e vertical.
§ 2º Os dispositivos, formas e métodos para a sinalização dos empreendimentos de que trata o caput do presente artigo deverão atender ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Seção IV
Ampliação do Sistema Viário

Art. 42. Cabe, à Prefeitura, a coordenação, orientação e o controle de todas as intervenções viárias, bem como a definição de parâmetros de projetos relativos à implantação, reforma, prolongamento, alargamento, alteração geométrica e demais elementos físicos relacionados às vias públicas no Município de Monte Mor, observado o disposto no Plano Diretor Sustentável de Monte Mor e na legislação pertinente.
§ 1º As calçadas deverão ser adequadas ao trânsito de pedestres, portadores de necessidades especiais, idosos e crianças, em conformidade com o disposto na lei complementar que vier a disciplinar as diretrizes gerais sobre polos geradores de tráfego e áreas especiais de tráfego.
§ 2º Serão disciplinadas através da lei complementar de que trata o parágrafo anterior, as infrações cometidas pelo não atendimento ao disposto neste artigo e suas penalidades.
§ 3º O prazo para adequação de calçadas de que trata o §1º, retro, será de 04 (quatro) anos, contados a partir da data de publicação da lei complementar prevista no presente artigo.

Seção V
Uso do Sistema Viário

Art. 43. As vias públicas do Município serão utilizadas preferencialmente para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.
§ 1º Qualquer outra atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à regulamentação específica da Prefeitura, sem prejuízo de outras determinações.
§ 2º Enquadram-se no disposto no parágrafo anterior as seguintes atividades:

I - realização de obras e serviços de manutenção de infraestrutura das concessionárias de serviços públicos, tais como: fornecimento de gás encanado, telefonia, televisão a cabo, energia elétrica e outras;
II - colocação de caçambas ou similares, para recolhimento de lixo ou entulho;
III - instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;
IV - exercício de qualquer atividade comercial ou de prestação de serviços na via pública;
V - colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;
VI - instalação de feiras livres;
VII - realização de eventos;
VIII - realização de obras e/ou reparos na via pública, executados pela administração direta e indireta municipal;
IX - transporte de cargas especiais e/ou perigosas.
§ 3º A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos,

pedestres e ciclistas, conforme regulamento específico a ser elaborado pela Prefeitura e aprovado por decreto do Prefeito.
§ 4º Serão de responsabilidade dos órgãos responsáveis pela execução das intervenções de que tratam os §§ 2º e 3º, retro a sinalização necessária nas vias.
§ 5º Aplicam-se às disposições deste artigo às interferências realizadas na via pública, quando da utilização de seu subsolo ou espaço aéreo.
§ 6º A Prefeitura do Município de Monte Mor encaminhará projeto de lei à Câmara de Vereadores de Monte Mor, visando regulamentar o disposto neste artigo, no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação desta lei complementar.

Art. 44. A realização de eventos ou manifestações, bem como a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego deverão estar condicionados ao equacionamento, em sua área de influência, do acesso e circulação dos serviços de transporte coletivo e do sistema viário.

Art. 45. Qualquer prejuízo causado por dano, decorrente de acidente ou ato voluntário, ao sistema viário, à sinalização de tráfego, aos equipamentos públicos e ao patrimônio público deverá ser ressarcido aos cofres públicos pelo responsável, conforme regras e normas estabelecidas pela Prefeitura.

Art. 46. Fica autorizada a criação do Fundo Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana, que poderá ser regulamentada por meio de Decreto Municipal.

Parágrafo único. Todos os valores auferidos por infrações cometidas, serviços prestados, taxas e demais dispositivos constantes desta lei complementar e de sua regulamentação serão destinados, exclusivamente, ao Fundo Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana.

Art. 47. Esta lei será regulamentada, no que couber, pelo Poder Executivo.

Art. 48. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DE MONTE MOR, 05 de abril de 2023.

EDIVALDO ANTONIO BRISCHI:10507104870
Assinado de forma digital por EDIVALDO ANTONIO BRISCHI:10507104870
Dados: 2023.04.17 14:39:24 -03'00'

EDIVALDO ANTONIO BRISCHI
Prefeito de Monte Mor

JUSTIFICATIVA

Monte Mor, 05 de abril de 2023.

SENHOR PRESIDENTE,

Senhores Vereadores,

Submetemos a apreciação de Vossas Excelências o presente Projeto de Lei que ***"Dispõe sobre o Plano Municipal de Modalidade Urbana de Monte Mor, e dá outras providências."***

O presente projeto de Lei tem por objetivo institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e determina as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios para sua implantação.

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Monte Mor é uma ferramenta estratégica indispensável para a implantação dos princípios, diretrizes e objetivos contemplados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Plano de Mobilidade Urbana incorpora princípios da sustentabilidade e estabelece como linhas-mestras de ação a prioridade das atenções para o pedestre, para o transporte não motorizado, para o transporte coletivo e para a integração dos modos de transporte, visando à melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas.

O Plano de Mobilidade Urbana de Monte Mor em seu corpo, disponibiliza formas a permitir melhor entendimento dos princípios, diretrizes e premissas que direcionam as propostas de intervenção a serem implantadas ao longo dos próximos anos.

De antemão, cabe ressaltar que Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Monte Mor não pode ser considerado um documento estático e inalterável, visto que a dinâmica da vida urbana e as transformações do município exigem contínuo monitoramento, de forma a incorporar ou direcionar ações e políticas públicas.

Essas são as razões que nos levam a apresentar o presente Projeto de Lei.

Na certeza que o Senhor Presidente fará o devido encaminhamento e que os Nobres Vereadores, integrantes dessa Nobre Casa de Leis, aprovarão o presente Projeto de Lei.

EDIVALDO ANTONIO BRISCHI:10507104870

Assinado de forma digital por EDIVALDO ANTONIO BRISCHI:10507104870
Dados: 2023.04.17 14:39:52 -03'00'

EDIVALDO ANTONIO BRISCHI
Prefeito Municipal