LEI COMPLEMENTAR MUNICIPAL Nº 4.347, DE 17/12/2019

Dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova, institui o Plano de Mobilidade Urbana, e dá outras providências.

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

TÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO 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 vários meios de transporte.

CAPÍTULO II
DOS OBJETIVOS

Art. 2º A Política de Mobilidade Urbana 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 Urbana 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.

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO IV
DAS DIRETRIZES

Art. 4º 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 – estímulo do uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

IV – integração dos diversos meios de transporte;

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

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

VII – fomento de 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.

CAPÍTULO V
DOS EIXOS

Art. 5º A Política de Mobilidade Urbana 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 Urbana 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 de cargas: 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, buscando principalmente a construção da consciência coletiva em detrimento dos interesses pessoais.

TÍTULO II
DA HIERARQUIA VIÁRIA E DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

CAPÍTULO I
DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 6º O sistema hierárquico das vias do município, de acordo com as funções que desempenham e considerando a fluidez e a segurança dos deslocamentos na malha viária, compreende as seguintes categorias de vias:

I - arterial;

II - coletora;

III - local;

IV - de pedestres.

§ 1º Entende-se por:

I – arterial: a via com significativo volume de tráfego, utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, com acesso às vias lindeiras devidamente sinalizado, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

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, caracterizada por interseções em nível em geral não semaforizadas, com a função de possibilitar o acesso direto às edificações ou a áreas restritas;

IV – de pedestres: a via também denominada calçadão, com características de infraestrutura e paisagismo próprias de espaços abertos para pedestres, assim como travessa, beco, escadaria ou outro tipo de atalho de ligação para pedestres entre vias locais.

§ 2º Os mapas de hierarquização viária estão definidos nos Anexos I, II e III, a classificação das vias existentes nos respectivos níveis no Anexo IV, os parâmetros viários para cada nível hierárquico no anexo V, os tipos de pavimento permitidos no Anexo VI e o glossário de definições no Anexo VII desta Lei.

CAPÍTULO II
DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 7º São 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. Consideram-se Polos Geradores de Tráfego em Ponte Nova:

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

II – escolas, faculdades e universidades;

III – clínicas de médio e grande porte, assim caracterizadas aquelas que tenham 10 (dez) ou mais salas para atendimentos ambulatoriais;

IV – hospitais;

V – indústrias de médio e grande porte, conforme disposições da Lei Municipal n° 3.445/2010.

VI – terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

VII – lojas ou centros de compras que possuam a partir de 1.000 (mil) metros quadrados de área útil de loja;

VIII – supermercados e hipermercados;

IX – igrejas;

X – centros de convenções;

XI – edificações de serviços públicos;

XII – estádios e ginásios esportivos;

XIII – terminais de cargas;

XIV – clubes recreativos;

XV – espaços de shows e casas noturnas;

XVI – loteamentos;

XVII – demais empreendimentos de impacto urbano e ambiental, conforme disposições da Lei Municipal 3.445/2010.

Art. 8º 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 é 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 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, por novas linhas ou modos de transportes, no entorno imediato e, eventualmente, em outras áreas afetadas indiretamente.

Art. 9º Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego serão submetidos a análise de projetos pela Prefeitura Municipal.

§ 1º Os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego deverão apresentar Relatório de Impacto sobre a Mobilidade para serem aprovados pela Comissão de Aprovação de Projetos.

§ 2º O conteúdo do Relatório deverá seguir padrão regulamentado pelo Executivo Municipal.

Art. 10. Os projetos e empreendimentos que se configurarem 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 pela Comissão de Aprovação de Projetos.

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

Art. 11. 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.

Art. 12. O Poder Executivo poderá exigir de empreendimentos já existentes na data de publicação desta Lei, relacionados no artigo 7º desta Lei, o respectivo Relatório de Impacto sobre a Mobilidade, desde que verificada previamente sua necessidade de acordo com os indicadores técnicos pertinentes.

TÍTULO III
DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. 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 de transportes, 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.

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES

Art. 14. São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade:

§ 1º No Eixo 1 – Mobilidade a pé:

I - adotar os preceitos da acessibilidade universal, contidos na Norma Brasileira 9050 de 2015, ou outra posterior que a substitua, para as calçadas;

II - prover segurança nas travessias, através de mudanças na circulação, na sinalização e na iluminação;

III - garantir conforto ao ato de caminhar, por meio da arborização urbana.

§ 2º No Eixo 2 – Mobilidade por bicicleta:

I - definir rede ciclável contínua na área urbana;

II - garantir a qualidade da infraestrutura e da sinalização para segurança e conforto dos ciclistas;

III - promover a integração com outros modos de transportes;

IV - incluir a ciclovia nas vias arteriais, ciclovia ou ciclofaixa nas vias coletoras nos projetos de novos loteamentos, e proporcionar nas vias locais o uso compartilhado entre veículos motorizados, não motorizados e pedestres.

§ 3º No Eixo 3 – Mobilidade coletiva:

I - fortalecer a gestão pública dos serviços de transporte coletivo;

II - melhorar o atendimento do transporte coletivo;

III - garantir a acessibilidade física e tarifária no transporte coletivo urbano.

§ 4º No Eixo 4 – Logística de cargas:

I - fazer gestões para a complementação do anel rodoviário;

II - estabelecer limites para a circulação, operação, estacionamento e guarda dos veículos de carga;

III - desenvolver um conjunto de estratégias para melhorar a distribuição de cargas na área urbana.

§ 5º No Eixo 5 – Espaço e circulação:

I - reduzir os acidentes e as mortes no trânsito;

II - adequar a circulação e a sinalização viária;

III - estabelecer critérios e adequar os estacionamentos;

IV - especificar rotas e vias onde é permitido e proibido circular.

§ 6º No Eixo 6 – Desenvolvimento orientado ao transporte:

I - ampliar e adequar o sistema viário;

II - integrar a política de mobilidade urbana com as políticas de ocupação e uso do solo.

§ 7º No Eixo 7 – Gestão integrada e participativa:

I - estruturar o órgão gestor para o planejamento, projeto, operação e fiscalização da mobilidade;

II - implementar as ações do Plano de Mobilidade Urbana;

III - buscar fontes de financiamento para as ações e intervenções de mobilidade urbana;

IV – incentivar e promover a participação popular nas discussões e deliberações concernentes à política de mobilidade urbana, por meio de debates, palestras, audiências públicas e outros eventos;

V – estruturar o Conselho de Mobilidade Urbana com representações do poder público, sociedade civil organizada afim ao tema mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 15. São ações estratégicas para a implantação do Plano de Mobilidade Municipal:

§ 1º No Eixo 1 – Mobilidade a pé:

I - definir padrão de calçadas, de acordo com a Norma Brasileira NBR 9050/2015 e elaborar cartilha orientativa:

II - definir vias e áreas prioritárias para tratamento das calçadas;

III - estabelecer prazos, incentivos e sanções para a padronização das calçadas pelos proprietários de imóveis;

IV - adequar a legislação municipal relativa às calçadas;

V - utilizar parcerias com a iniciativa privada e a parceria prevista no Código Municipal de Posturas, dirigida às pessoas de baixa renda, para incentivar a regularização das calçadas;

VI - fiscalizar a implantação, manutenção e uso das calçadas;

VII - implantar travessias seguras de pedestres ao longo de todo o sistema viário principal, em frente às escolas e nas proximidades dos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo;

VIII - implantar semáforos específicos para pedestres com tempos para travessia em todas as interseções semaforizadas;

IX - melhorar a iluminação pública das calçadas nos pontos de maior concentração de pedestres, em pontos de parada do transporte coletivo e nas travessias de pedestres;

X - melhorar a ambientação das calçadas por meio de plano de arborização urbana contendo as espécies adequadas para cada tipo de calçada e área da cidade, com campanhas de plantio, produção e distribuição de mudas.

§ 2º No Eixo 2 – Mobilidade por bicicleta:

I - definir rotas contínuas para ciclistas no sistema viário arterial e coletor de modo a possibilitar acesso aos principais polos de interesse, incluindo os locais de concentração de comércio, serviços e empregos;

II - implantar estacionamentos tipo paraciclos e/ou bicicletários em locais estratégicos como centros de comércio e serviços, áreas de concentração de empregos, escolas e principais pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo;

III - garantir a qualidade da infraestrutura e da sinalização para segurança e conforto dos ciclistas;

IV - promover a integração com o transporte coletivo e o táxi por meio de dispositivos que permitem o transporte da bicicleta;

V - exigir espaços destinados a ciclovias nos novos loteamentos;

VI – incentivar a construção e instalação de vestiários e bicicletários nos novos empreendimentos comerciais e de serviços, bem como nas instalações consolidadas, respectivamente.

§ 3º No Eixo 3 – Mobilidade coletiva:

I - administrar a gestão do transporte coletivo conforme define a legislação e o contrato de concessão;

II - assumir o controle das informações do sistema, através do acesso direto aos dados da bilhetagem eletrônica;

III - controlar a operação, através de sistema de localização, tipo GPS, instalado nos ônibus;

IV - estruturar sistema de informações e reclamações dos usuários;

V - melhorar a infraestrutura de pontos de embarque e desembarque com implantação e manutenção de abrigos, calçadas, travessias e informações;

VI - definir cronograma de renovação da frota, com novo plano que contemple informações necessárias para os usuários;

VII - avaliar a utilização de veículos de menor porte nas linhas com menor demanda e no Centro Histórico, reduzindo o impacto sobre os bens tombados;

VIII - implantar novos atendimentos em locais específicos;

IX - implantar a integração tarifária temporal, por meio da bilhetagem eletrônica;

X - atualizar o serviço por meio de projeto de nova rede de linhas com seus respectivos itinerários e horários;

XI - implantar a integração tarifária temporal total do sistema, por meio do cartão eletrônico;

XII - manter a modicidade da tarifa e o subsídio ao transporte dos estudantes;

XIII - incentivar o uso do cartão através de programas de fidelização, oferta de pacotes especiais e descontos para compras antecipadas;

XIV - garantir 100% (cem por cento) de veículos acessíveis na renovação da frota.

§ 4º No Eixo 4 – Logística de cargas:

I - definir e sinalizar rotas e horários para a circulação de veículos de carga, conforme o porte;

II - definir critérios e horários para a operação de carga e descarga;

III - exigir áreas e docas internas para as operações de carga e descarga de mercadorias em empreendimentos que demandam grande movimentação de cargas;

IV - implantar fiscalização eletrônica para as rotas e fiscalização pelos agentes das operações de carga e descarga;

V - minimizar o problema da guarda de caminhões na via pública por meio de pesquisa e discussão de soluções com os profissionais caminhoneiros autônomos e transportadoras;

VI - constituir fórum de discussão com a participação das empresas sobre as soluções e estratégias da logística urbana regional e local;

VII - empreender estudos para a implantação de plataforma logística (porto seco ou centro de distribuição de âmbito regional).

§ 5º No Eixo 5 – Espaço de circulação:

I - estabelecer parcerias com os órgãos estaduais responsáveis pelo registro dos acidentes para complementação do banco de dados;

II – acompanhar os dados de acidentes para ações mais precisas e eficazes;

III - regulamentar e fiscalizar as velocidades máximas:

a) vias arteriais – 50 km/h

b) vias coletoras – 40 km/h

c) vias locais – 30 km/h.

IV - adequar o plano de circulação, com vistas a garantir mais segurança e conforto para motoristas e pedestres;

V - tratar as principais interseções com semáforos e/ou outros sistemas de controle de fluxos;

VI - sinalizar todo o sistema viário, com ênfase ao arterial e coletor;

VII - estabelecer critérios para a implantação dos diversos tipos de estacionamentos, como rotativo, para carga e descarga, para idosos e pessoas com deficiência, tempos máximos e outros;

VIII - detalhar, implantar e sinalizar sistema de estacionamento rotativo com tempo de permanência definido.

§ 6º No Eixo 6 – Desenvolvimento orientado ao transporte:

I - buscar a complementação do anel rodoviário;

II - construir mais uma ponte, entre a Ponte da Barrinha e a Ponte da Avenida Dr. Otávio Soares;

III - instituir o Relatório de Impacto sobre a Mobilidade Urbana;

IV - prever recuo de alinhamento para futuro alargamento das vias e/ou calçadas;

V - na revisão da legislação urbanística, incentivar a ocupação mista, o adensamento no entorno dos corredores de transporte, o desenvolvimento de novas centralidades e dificultar o espraiamento excessivo da área urbana.

VI – instituir áreas destinadas à espera de motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, observadas as normas pertinentes. (Inciso acrescentado pelo art. 1º da Lei Complementar Municipal nº 4.868, de 19.09.2025)

§ 7º No Eixo 7 – Gestão integrada e participativa:

I - dimensionar e estruturar órgão gestor da mobilidade urbana;

II - elaborar e implementar o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

III - criar projeto de educação para a mobilidade urbana em parceria com a Secretaria Municipal de Educação;

IV - instituir instância participativa para estabelecer relação permanente com a sociedade na divulgação de informações sobre os serviços, no acompanhamento das ações, metas e indicadores de mobilidade urbana, integrada ao desenvolvimento urbano;

V - criar Fundo de Mobilidade Urbana como fonte de recursos para financiamento do Sistema de Mobilidade Urbana;

VI - rever regulamento do táxi e fiscalizar a prestação do serviço;

VII - regulamentar os serviços de mototáxi;

VIII – regulamentar os serviços de transporte remunerado individual privado de passageiros;

IX - incentivar o transporte escolar privado e avaliar a elaboração de planilha de referência dos preços;

X - elaborar as normas complementares para implementação das ações;

XI - estabelecer a sistemática de apuração e acompanhamento dos indicadores da mobilidade urbana;

XII - elaborar planos e projetos previstos no Plano de Mobilidade

XIII - implementar as ações e monitorar resultados;

XIV – estabelecer, sempre que necessário, parcerias e cooperações técnicas com instituições de ensino superior, instituições de pesquisa nacionais e internacionais, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público – OSCIP e afins;

XV – buscar parcerias com empresas privadas fornecedoras de modos de transportes de transporte não motorizados e motorizados individuais, operacionalizadas por meio de locação via aplicativos (apps).

CAPÍTULO IV
DAS REGRAS DE MOBILIDADE

Seção I
Mobilidade a Pé

Art. 16. É considerado pedestre todo indivíduo que se locomove em ambientes públicos mediante esforço do próprio corpo, a pé ou em cadeira de rodas, sendo o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 17. As calçadas são compostas obrigatoriamente por faixas de acesso, faixas de circulação e faixas de serviço.

§ 1º As faixas de circulação devem destinar-se exclusivamente à circulação de pedestres, ser livres de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal de até 3%, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m em altura livre;

§ 2º As faixas de serviço devem acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização possuindo largura mínima de 0,70 m. § 3º As faixas de acesso devem ser contíguas aos lotes e possuírem largura mínima de 0, 40 m.

Art. 18. As calçadas devem possuir revestimento apropriado à continuidade longitudinal, ao fluxo de pedestres e à acessibilidade universal.

Art. 19. Define-se como mobiliário urbano todo aparato de uso coletivo disposto em ambiente público.

§ 1º Nas calçadas, o mobiliário urbano deve ser disposto em trecho específico das faixas de serviço ou em locais planejados para tal pela Prefeitura Municipal.

§ 2º A Prefeitura Municipal deverá estabelecer os parâmetros que o mobiliário urbano deverá seguir, contando minimamente com as seguintes características:

I - manterem permeabilidade visual entre si;

II - serem instalados com material resistente, seguro ao uso e de fácil manutenção;

Art. 20. Os caminhos transversais às faixas de circulação não podem diferir delas em nivelamento.

§ 1º Em caso da existência de desnível entre calçada e leito carroçável, deve-se propor rampas somente junto aos rebaixos de meio-fio, desde que não avance sobre as faixas destinadas à livre circulação longitudinal de pedestres na calçada, conforme determinado no art. 17, §1º, desta Lei.

§ 2º Os rebaixos de meio-fio destinados para acesso de pedestres devem seguir os preceitos da NBR 9050/15 ou outra posterior que a substitua.

Art. 21. O pavimento das calçadas deve atender aos seguintes preceitos:

I - não possuir alteração no nivelamento, garantindo a acessibilidade pela continuidade do pavimento sem materiais soltos, escamados ou isolados;

II - contar com textura antiderrapante;

III - possuir inclinações apropriadas para a drenagem das águas pluviais;

IV - contar com piso podotátil conforme especificações da NBR 9050/15 ou outra posterior que a substitua.

Art. 22. Os proprietários de estabelecimentos e residências, ocupados ou não, assim como de lotes sem edificações, devem garantir boas condições de acessibilidade nas calçadas lindeiras aos imóveis, seguindo as determinações da Prefeitura Municipal.

Art. 23. A Prefeitura Municipal deverá regulamentar dimensões e padrões mínimos para adequação e manutenção das calçadas dos imóveis e empreendimentos aprovados e estabelecidos anteriormente à publicação desta Lei.

Art. 24. A Prefeitura Municipal fica incumbida de definir as calçadas prioritárias para regularização, podendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação destas.

Art. 25. A Prefeitura Municipal é responsável por fiscalizar a adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

Art. 26. A Prefeitura poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

Art. 27. A aprovação de projetos, o “Habite-se” e o licenciamento de atividades ficam condicionados à regularização das calçadas pelo proprietário, conforme padrão estabelecido pela Prefeitura Municipal.

Seção II
Mobilidade por Bicicleta

Art. 28. Deve ser implantada uma Rede Cicloviária Municipal, com rotas estruturantes deste modo de transporte.

Art. 29. A rede contínua de vias cicláveis deverá incluir as ciclovias, as ciclofaixas e as vias compartilhadas.

§ 1º A Prefeitura Municipal constituirá uma comissão de usuários de bicicleta para a apresentação, análise e discussão da rede ciclável proposta e priorização de ciclovias e ciclofaixas a serem implantadas.

§ 2º Nas ciclovias e ciclofaixas não serão permitidos o acesso de veículos motorizados, sendo o único percurso permitido a estes o cruzamento perpendicular em situações nas quais as ciclovias e ciclofaixas necessitam ser transpostas.

§ 3º Patinetes, *skates*, patins e semelhantes poderão utilizar as ciclovias.

Art. 30. O dimensionamento da largura das ciclovias e ciclofaixas será padronizado, devendo ser adotadas as seguintes dimensões mínimas:

I - 1,20 m (um metro e vinte centímetros), quando unidirecional;

II - 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando bidirecional;

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal deverá regulamentar as dimensões das ciclovias e ciclofaixas existentes.

Art. 31. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a viabilidade da bicicleta nos deslocamentos urbanos no que se refere à segurança do ciclista, conforto no deslocamento e a redução do custo de locomoção das pessoas;

II - a integração com os modos de transportes coletivos de transporte.

Art. 32. O ciclista deve contar com paraciclos e bicicletários onde possa estacionar sua bicicleta com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos de ônibus e aos centros de empregos, comércio e serviços.

Seção III
Mobilidade Coletiva

Subseção I
Transporte Urbano

Art. 33. O Sistema de Transporte Coletivo de Ponte Nova deve integrar, por meio de suas linhas, os diversos bairros da sede e em relação aos distritos e às áreas rurais.

Art. 34. Os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo devem ser sinalizados com sinalização vertical e horizontal.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal deverá definir a padronização dos pontos de embarque e desembarque.

Art. 35. Deve ser assegurada a regularidade e o cumprimento dos horários estipulados pelas Ordens de Serviço Operacional oficiais emitidas pela Prefeitura Municipal de Ponte Nova.

§ 1º Cabe aos operadores do Sistema de Transporte Coletivo a execução fidedigna das viagens nos horários e frequências pré-estabelecidos.

§ 2º Cabe à Prefeitura Municipal a fiscalização do cumprimento das viagens programadas.

Art. 36. Devem ser oferecidos aos usuários de ônibus abrigos confortáveis nos pontos de embarque.

Art. 37. Deverá ser garantida acessibilidade universal em conformidade com a Lei Federal nº 10.098/2000 e a Lei Federal nº 13.146/2015.

Art. 38. A Prefeitura Municipal de Ponte Nova deve contar com um sistema de atendimento às reclamações dos usuários e de informações sobre itinerários e horários das linhas.

Subseção II

Transporte Escolar

Art. 39. O serviço de transporte escolar, público ou privado, define-se por ser voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

Art. 40. O transporte escolar está sujeito às exigências previstas na Lei Federal 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Art. 41. Os veículos utilizados para o serviço de transporte escolar, bem como seus condutores, deverão ser registrados e vistoriados periodicamente pela Prefeitura Municipal.

Subseção III

Transporte Fretado

Art. 42. O transporte de grupos caracteriza-se como serviço fretado com destinação única ou de caráter turístico e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 43. O transporte de grupos constitui-se como atividade privada, portanto sujeita às normas do Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente.

Art. 44. Os veículos utilizados para o serviço de transporte fretado, bem como seus condutores, deverão ser registrados na Prefeitura Municipal.

Seção IV
Logística de Cargas

Art. 45. Os veículos de carga devem seguir as especificações da Lei Federal nº 9.503 de 23/09/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que estabelece regras para esses veículos e define que o órgão executivo de trânsito pode estabelecer horários e locais permitidos para sua circulação, registrá-los e incluí-los no sistema de processamento de multas, por meio de legislação municipal.

Art. 46. A sinalização de regulamentação de circulação e operação de carga e descarga nas vias municipais de Ponte Nova deverá ser revista periodicamente pela Prefeitura Municipal.

Seção V
Espaço de Circulação

Art. 47. As dimensões das faixas de rolamento serão padronizadas de acordo com os parâmetros determinados pela Prefeitura Municipal.

Art. 48. É função exclusiva da Prefeitura Municipal estabelecer os trechos para implantação de vagas de estacionamento público nas vias públicas.

Art. 49. É função do Município de Ponte Nova implantar e regulamentar sistema de estacionamento rotativo com distribuição eficiente no espaço urbano, efetuando a cobrança sobre o seu uso.

Parágrafo único. Deve ser estabelecida uma política de preços do estacionamento rotativo, buscando o equilíbrio entre os custos das viagens por transporte coletivo e o custo do estacionamento rotativo.

Art. 50. Serão reservadas no mínimo 2% (dois por cento) das vagas de estacionamento aberto ao público, privado de uso coletivo e em vias públicas para uso exclusivo de veículos conduzidos por deficientes físicos com comprometimento de mobilidade ou que os transportem.

§ 1º As vagas citadas no *caput* deste artigo, devidamente identificadas, devem estar próximas aos acessos de circulação de pedestres, preferencialmente em finais de quadra ou em frente do acesso de escolas e demais equipamentos de uso públicos, garantida no mínimo uma vaga se o percentual de 2% (dois por cento) resultar em fração inferior a um.

§ 2º A Prefeitura Municipal fica responsável por cadastrar e credenciar as pessoas com deficiência, identificando-as adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 304/2008 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, ou outra que a substitua.

Art. 51. Serão reservadas no mínimo 5% (cinco por cento) das vagas de estacionamento público para veículos conduzidos ou que transportem idosos, preferencialmente alocadas nas proximidades de acessos a equipamentos de uso públicos.

Parágrafo único. A Prefeitura terá a função de cadastrar e credenciar os idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 303/2008 do CONTRAN, ou outra que a substitua.

Art. 52. A Prefeitura Municipal poderá proibir o estacionamento em horários específicos e permiti-lo em outros de acordo com as necessidades operacionais.

Parágrafo único. As vias deverão ser sinalizadas conforme determinações do CONTRAN constando informação complementar com horários e dias da proibição.

Art. 53. A regulamentação dos espaços viários destinados a estacionamento deverá levar em conta as especificidades de cada tipo e trecho de via, devendo-se manter fluidos todos os sistemas que compõe a mobilidade urbana.

Art. 54. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento e para atividades comerciais específicas dos estabelecimentos existentes nos locais, somente quando requerido à Prefeitura Municipal e por ela autorizado, segundo os critérios seguintes:

I - sem sobreposição com a calçada, deixando livres as faixas de acesso, de circulação e de serviço;

II - quando instalados por acesso através da calçada não rebaixarem uma extensão maior que 5,0 m (cinco metros) da testada do meio-fio;

III - não obstruírem o fluxo longitudinal de pedestres;

IV - estarem devidamente sinalizados aos transeuntes.

Art. 55. Não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, implicando descontinuidade à calçada, no uso dos recuos frontais como estacionamento.

Seção VI
Desenvolvimento orientado ao transporte

Art. 56. Deverá haver integração entre as políticas de planejamento e gestão do uso do solo urbano e da mobilidade urbana;

Art. 57. Deverá haver recuo de alinhamento para novas construções localizadas nas vias arteriais e coletoras.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal deverá regulamentar as dimensões dos recuos para o sistema viário arterial e coletor das vias existentes e dos novos loteamentos.

Seção VII
Gestão Integrada Participativa

Art. 58. O órgão gestor da mobilidade urbana exercerá, além da gestão diária do sistema de mobilidade, incluindo todos os eixos da mobilidade, o papel institucional de integrar a política de mobilidade às demais políticas de desenvolvimento urbano.

Art. 59. A implementação das ações do órgão gestor da mobilidade devem ser comunicadas, discutidas e acompanhadas pelas comunidades envolvidas, sendo de atribuição da gestão da mobilidade promover a participação da sociedade civil na implementação e gestão das ações relativas à mobilidade urbana.

Art. 60. São atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana, entre outras:

I - implementação do Plano de Mobilidade;

II - coleta e sistematização das informações da mobilidade e acompanhamento dos indicadores;

III - acompanhamento das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e adaptação da gestão às novas regras estabelecidas;

IV - planejamento, projeto, implantação e manutenção de infraestrutura viária, e da sinalização horizontal, vertical e semafórica, incluindo as calçadas e ciclovias;

V - planejamento, projeto e operação do estacionamento rotativo;

VI - fiscalização do trânsito;

VII - planejamento, projeto, operação e fiscalização do transporte coletivo, conforme legislação específica e contrato de concessão;

VIII - planejamento, projeto, operação e fiscalização das infraestruturas de terminais, pontos de parada e abrigos do transporte coletivo e do táxi;

IX - regulamentação e fiscalização do transporte coletivo, táxi, escolar, mototáxi, motofrete e do transporte remunerado individual privado de passageiros intermediado por plataformas digitais;

X - regulamentação e fiscalização da circulação e operação do transporte de carga;

XI - acompanhamento e gestão dos recursos orçamentários, contratos e convênios

Art. 61. A Prefeitura Municipal manterá um banco de dados atualizados com todas as informações sobre os acidentes de trânsito para análise e definição de ações preventivas e corretivas.

Parágrafo único. Deverá ser estabelecida a estruturação de um sistema único para alimentação de informações acerca dos acidentes de trânsito no território do Município, envolvendo instituições relacionadas à mobilidade.

Art. 62. Deverão ser elaborados projetos para tratamento dos pontos de conflito identificados e mapeados, com vistas à redução de acidentes.

Subseção I

Gestão do Serviço Público de Transporte Individual de Passageiros

Art. 63. O serviço público de transporte individual de passageiro deve contar com processo de concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, conforme legislação aplicável.

§ 1º Os veículos utilizados para o serviço de táxi e mototáxi, bem como seus condutores, deverão ser registrados e vistoriados periodicamente pela Prefeitura Municipal.

§ 2º O transporte individual de passageiro deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

CAPÍTULO V
DOS INDICADORES

Art. 64. A Prefeitura Municipal de Ponte Nova realizará a avaliação periódica e o monitoramento das condições de mobilidade e sua evolução, através dos seguintes indicadores, aferidos no segundo ano de cada mandato municipal:

I - Indicadores de Mobilidade a Pé:

a) percentual de calçadas acessíveis;

b) percentual de interseções semaforizadas com semáforos específicos para pedestres com tempos para travessia;

c) número de árvores plantadas a partir da instituição do programa de arborização;

d) percentual de travessias com iluminação suficiente;

II - Indicadores de Mobilidade por bicicleta:

a) percentual de vias com ciclovias e ciclofaixas;

b) percentual de vias cicláveis;

c) número de vagas públicas de estacionamento para bicicletas

III - Indicadores de Mobilidade Coletiva:

a) número médio de passageiros transportados por dia no transporte coletivo municipal em relação ao total da população;

b) percentual de veículos acessíveis na frota do transporte coletivo;

c) valor da tarifa do transporte coletivo em relação ao salário mínimo;

d) percentual de pontos de ônibus com abrigo;

e) percentual de pontos de ônibus com informação;

f) índice de cumprimento de viagens;

g) percentual da frota do transporte coletivo com ar condicionado.

IV - Indicadores de Espaço de circulação:

a) índice de rotatividade média no estacionamento rotativo;

b) percentual de veículos infratores no estacionamento rotativo;

c) preço do estacionamento rotativo em relação à tarifa pública do transporte coletivo;

d) percentual de ocupação indevida das vagas de carga e descarga.

V - Indicadores de Mobilidade Segura:

a) número de acidentes por ano, por 10.000 habitantes;

b) número de atropelamentos por ano, por 10.000 habitantes;

c) número de mortos por atropelamento por ano, por 10.000 habitantes;

d) número de mortos ocupantes de automóvel por ano, por 10.000 habitantes;

e) número de mortos ciclistas por ano, por 10.000 habitantes;

f) número de mortos motociclistas por ano, por 10.000 habitantes;

g) número de mortos por ano em acidentes de trânsito, por 10.000 habitantes.

VI - Indicadores de implementação do plano de mobilidade:

a) recursos aplicados no sistema de mobilidade por habitante;

b) percentual de recursos da mobilidade aplicados em transporte coletivo;

c) percentual de recursos da mobilidade aplicados em transporte não motorizado;

d) índice de implementação das ações;

e) índice de cumprimento das metas.

CAPÍTULO VI
DOS INSTRUMENTOS

Art. 65. 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 multas por descumprimento de regras administrativas referentes ao uso da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos de transportes e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo, ao financiamento do subsídio público de sua tarifa e ao transporte não motorizado, na forma da Lei;

III – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transportes 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 transportes 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 de transportes 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. 66. 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. 67. 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. 68. 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.

CAPÍTULO VII
DA REVISÃO

Art. 69. O Plano de Mobilidade Urbana de Ponte Nova deve ser revisado no prazo de 5 (cinco) até 10 (dez) anos, a partir da publicação desta Lei.

Art. 70. Deverão ser precedidas de diagnóstico e prognóstico todas as revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana, contemplando a análise dos modos de transportes, 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. 71. A participação ampla e democrática da sociedade deverá ser incluída nas revisões da Política de Mobilidade, nos termos desta Lei.

TÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS
(**Nota**: Publicado conforme texto da Lei. Leia-se "**TÍTULO IV**")

Art. 72. Os imóveis e empreendimentos estabelecidos anteriormente à publicação desta Lei e dos Decretos que a regulamentem deverão cumprir as obrigações neles estabelecidas, salvo casos de impossibilidade concreta.

Art. 73. Os desmembramentos de glebas superiores a 15 mil metros quadrados e novos loteamentos devem seguir as disposições dessa Lei.

Art. 74 São partes integrantes desta Lei os seguintes Anexos:

I - Anexo I - Mapa de Hierarquização Viária – Sede;

II - Anexo II - Mapa de Hierarquização Viária – Pontal;

III – Anexo III - Mapa de Hierarquização Viária – Vau-Açu;

IV - Anexo IV - Classificação das Vias;

V - Anexo V - Parâmetros Viários;

VI - Anexo VI – Da Pavimentação das Vias Urbanas;

VII- Anexo VII - Glossário de Definições.

Art. 75. Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Ponte Nova, a Prefeitura Municipal deverá realizar, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta Lei:

I - o detalhamento dos programas de ação;

II - a definição das metas e ações com prazos delimitados;

III - a instituição do Plano de Calçadas e do Plano de Arborização.

IV - a definição do conteúdo do Relatório de Impacto sobre a mobilidade;

V – a definição das dimensões do recuo de alinhamento.

Art. 76. O artigo 10 da Lei Municipal nº 3.234/2008 passa a vigorar com a seguinte redação em seu caput e §§ 1º, 3º, 4º e incisos I e II do § 5º:

> Art. 10. O sistema hierárquico das vias urbanas do município, de acordo com as funções que desempenham e considerando a fluidez e a segurança dos deslocamentos na malha viária, compreende as seguintes categorias de vias:
>
> I - arterial;
>
> II - coletora;
>
> III - local;
>
> IV - de pedestres.
>
> § 1º Entende-se por:
>
> I – arterial: a via com significativo volume de tráfego, utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, caracterizada por interseções em nível sinalizadas, com acesso aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
>
> II – coletora: a via com função de coletar e distribuir o trânsito para entrar nas vias arteriais ou delas sair, permitindo a circulação de veículos entre as vias arteriais e as vias locais;
>
> III – local: a via de baixo volume de tráfego, caracterizada por interseções em nível em geral não semaforizadas, com a função de possibilitar o acesso direto às edificações ou a áreas restritas;
>
> IV – de pedestres: a via também denominada calçadão, com características de infraestrutura e paisagismo próprias de espaços abertos para pedestres, assim como travessa, beco, escadaria ou outro tipo de atalho de ligação para pedestres entre vias locais.
>
> .....
>
> § 3º Será obrigatória a hierarquização das vias nos projetos de loteamento, e a aprovação se dará de acordo com o que estipula o Anexo I – Parâmetros Viários, parte integrante desta Lei.

§ 4º As vias locais sem saída somente serão admitidas em zonas residenciais de baixa densidade populacional, desde que atendam aos padrões mínimos estipulados no Anexo I – Parâmetros Viários, desta Lei, e tenham rotatória com diâmetro mínimo para veículos de carga rígidos e ônibus, conforme estabelecido em normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

§ 5º .....

I - as da via oficial, caso esta seja mais larga que o estipulado no Anexo I – Parâmetros Viários, desta Lei;

II - as estipuladas no Anexo I – Parâmetros Viários, desta Lei, caso a via oficial seja mais estreita que o estabelecido no referido anexo.

§ 6º .....

§ 7º .....

Art. 77. O inciso XIV e § 5º do artigo 9º, o artigo 11, *caput*, e seu § 1º, e o inciso VI do § 7º do artigo 18 da Lei Municipal nº 3.445/2010 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 9º .....

XIV - empreendimentos que gerarem impacto, principalmente no trânsito, estarão sujeitos à análise da Comissão de Aprovação de Projetos, para definição das áreas destinadas a estacionamento e outras condicionantes, nos termos da Política e do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova;

.....

§ 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 legislação referente à Política e ao Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova.

.....

Art. 11. O sistema hierárquico das vias urbanas do município, de acordo com as funções que desempenham e considerando a fluidez e a segurança dos deslocamentos na malha viária, compreende as seguintes categorias de vias:

I - arterial;

II - coletora;

III - local;

IV - de pedestres;

§ 1º Entende-se por:

I – arterial: a via com significativo volume de tráfego, utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, caracterizada por interseções em nível sinalizadas, com acesso aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

II – coletora: a via com função de coletar e distribuir o trânsito para entrar nas vias arteriais ou delas sair, permitindo a circulação de veículos entre as vias arteriais e as vias locais;

III – local: a via de baixo volume de tráfego, caracterizada por interseções em nível em geral não semaforizadas, com a função de possibilitar o acesso direto às edificações ou a áreas restritas;

IV – de pedestres: a via também denominada calçadão, com características de infraestrutura e paisagismo próprias de espaços abertos para pedestres, assim como travessa, beco, escadaria ou outro tipo de atalho de ligação para pedestres entre vias locais.

Art. 18. .....

§ 7º.....

VI – potencialmente geradoras de tráfego, de acordo com os parâmetros estabelecidos pela Política e Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova.

Art. 78. O artigo 99 da Lei nº 1.398/1987 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 99. A construção e conservação dos passeios serão de responsabilidade do proprietário, de acordo com as disposições da Política e do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova.

Parágrafo único. Para calçadas existentes antes dos parâmetros estabelecidos pela Política e Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponte Nova e com largura máxima de 1,90 m (um

metro e noventa centímetros), a entrada de veículos nas garagens poderá ocorrer através da guia do passeio rebaixada e rampeada até o limite máximo de 50 cm (cinquenta centímetros) de largura.

Art. 79. O § 4º do artigo 36, o artigo 66, revogado seu parágrafo único, e o artigo 48, revogado o artigo 49, da Lei nº 3.027/2007 (Código Municipal de Posturas), passam a vigorar com a seguinte redação:

Artigo 36.....

§ 4º Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento e para atividades comerciais específicas dos estabelecimentos existentes nos locais, somente quando requerido à Prefeitura Municipal e por ela autorizado, nos termos da Política e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 66. Ficam os proprietários de postos de abastecimento de combustíveis instalados no Município obrigados a construir em toda sua extensão calçadas limítrofes a estes estabelecimentos, deixando rebaixos na calçada apenas nas entradas e saídas de veículos devidamente identificadas, de acordo com as normas estabelecidas pela Prefeitura Municipal.

Parágrafo único. (Revogado).

Art. 48. O estacionamento de veículos em locais das vias públicas assinalados por placas de carga e descarga será regulamentado pelo Executivo, nos termos da Política e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 49. (Revogado).

Art. 80. O Anexo I – Características Geométricas das Vias Urbanas, e o Anexo II – Da Pavimentação das Vias Urbanas, da Lei Municipal nº 3.234/2008, passam a vigorar, respectivamente, na forma do Anexo V – Parâmetros Viários, e Anexo VI – Da pavimentação das Vias Urbanas, desta Lei.

Art. 81. O Anexo IV – Classificação das Vias, o Anexo X – Mapa de Hierarquização Viária (Sede) e o Anexo XI – Mapa de Hierarquização Viária (Pontal e Vau-Açu), da Lei Municipal nº 3.445/2010, passam a vigorar, respectivamente, na forma do Anexo IV – Classificação das Vias, Anexo I – Mapa de Hierarquização Viária (Sede), Anexo II – Mapa de Hierarquização Viária - Pontal e Anexo III – Mapa de Hierarquização Viária -Vau-Açu desta Lei.

Art. 82. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, não aplicando suas disposições aos projetos de parcelamento já protocolados e em tramitação na Prefeitura.

Art. 83. Revogam-se as disposições em contrário.

Ponte Nova – MG, 17 de dezembro de 2019.

Wagner Mol Guimarães
Prefeito Municipal

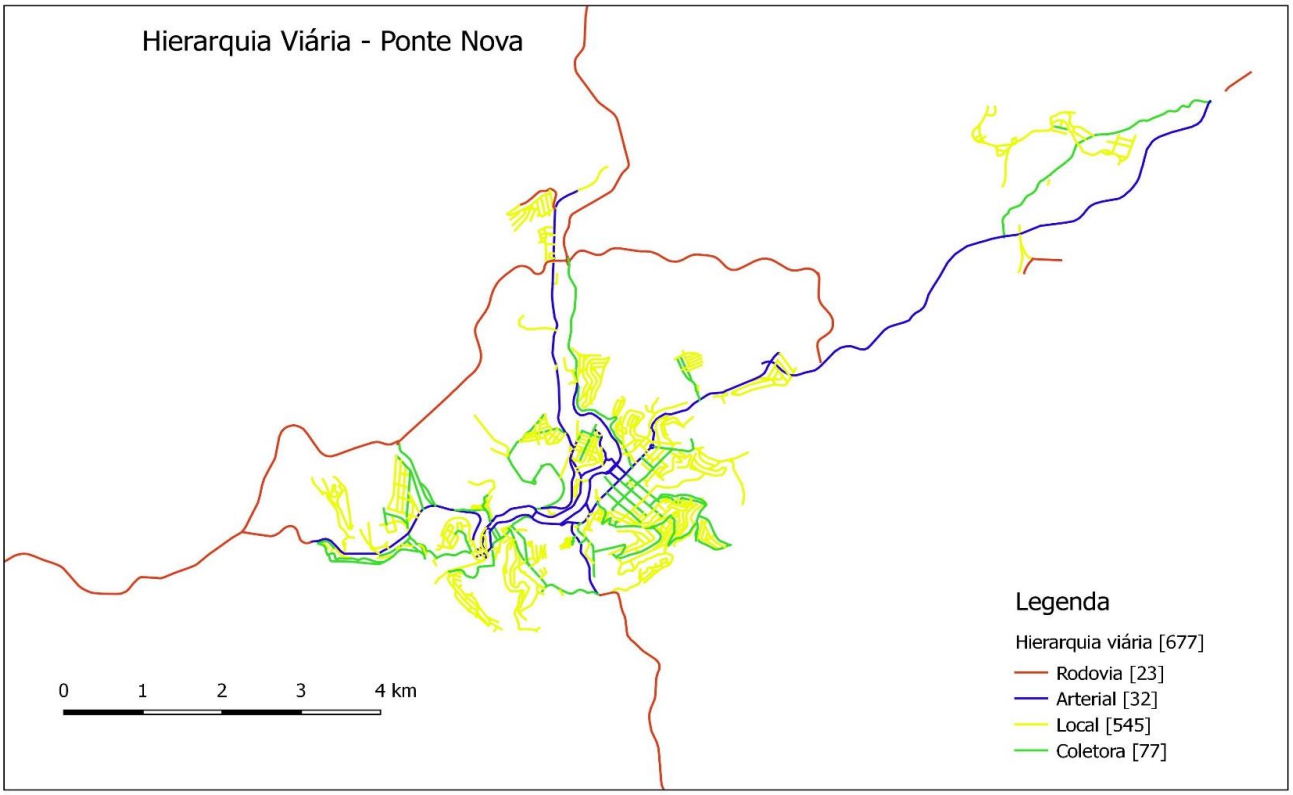
Fernando Antônio de Andrade
Secretário Municipal de Governo

Sandra Regina Brandão Guimarães
Secretária Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

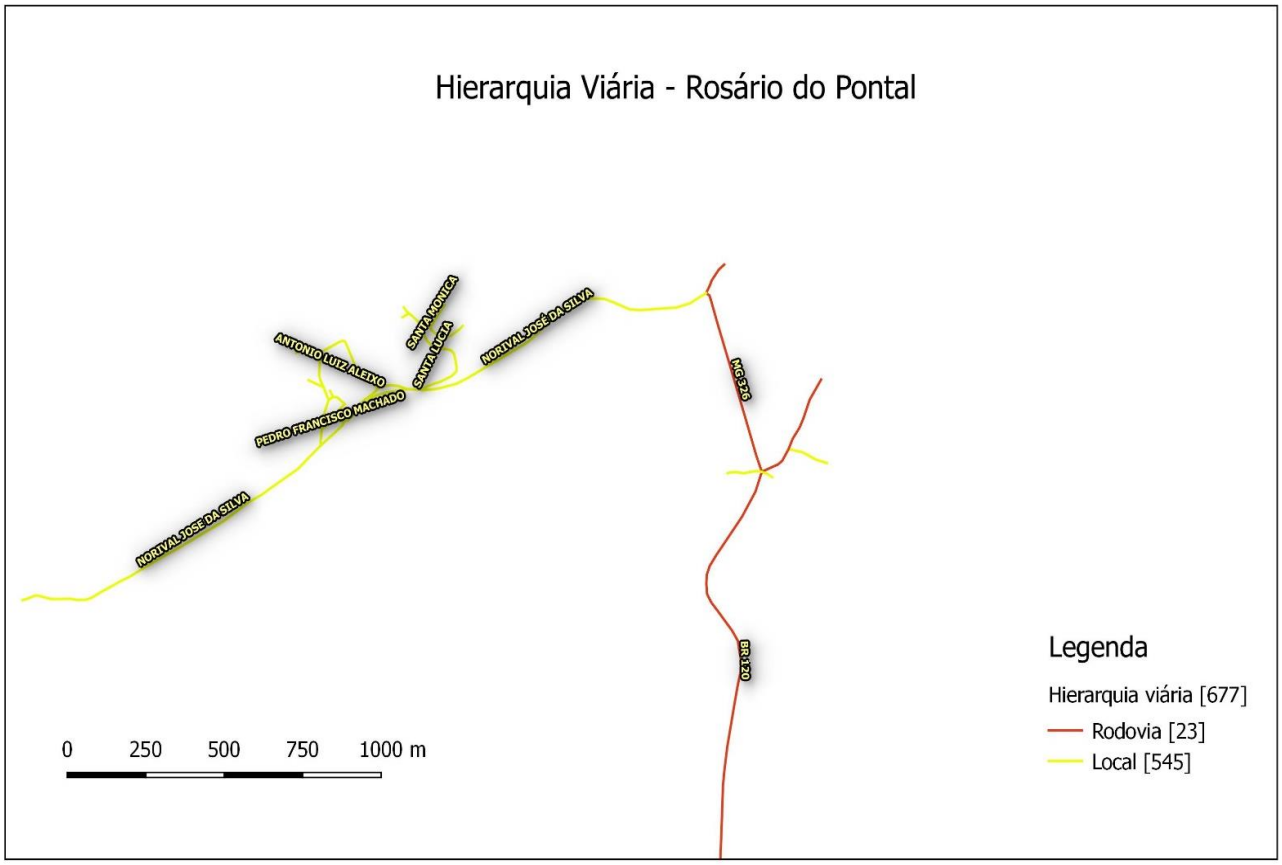
Luiz Henrique da Silva Borges
Secretário Municipal de Obras

- Autor(es): Executivo / PLS nº 3.662 de 03/12/2019.
- Publicada em: 18/12/2019
- Alterada pela Lei Complementar Municipal nº 4.868, de 16.09.2025

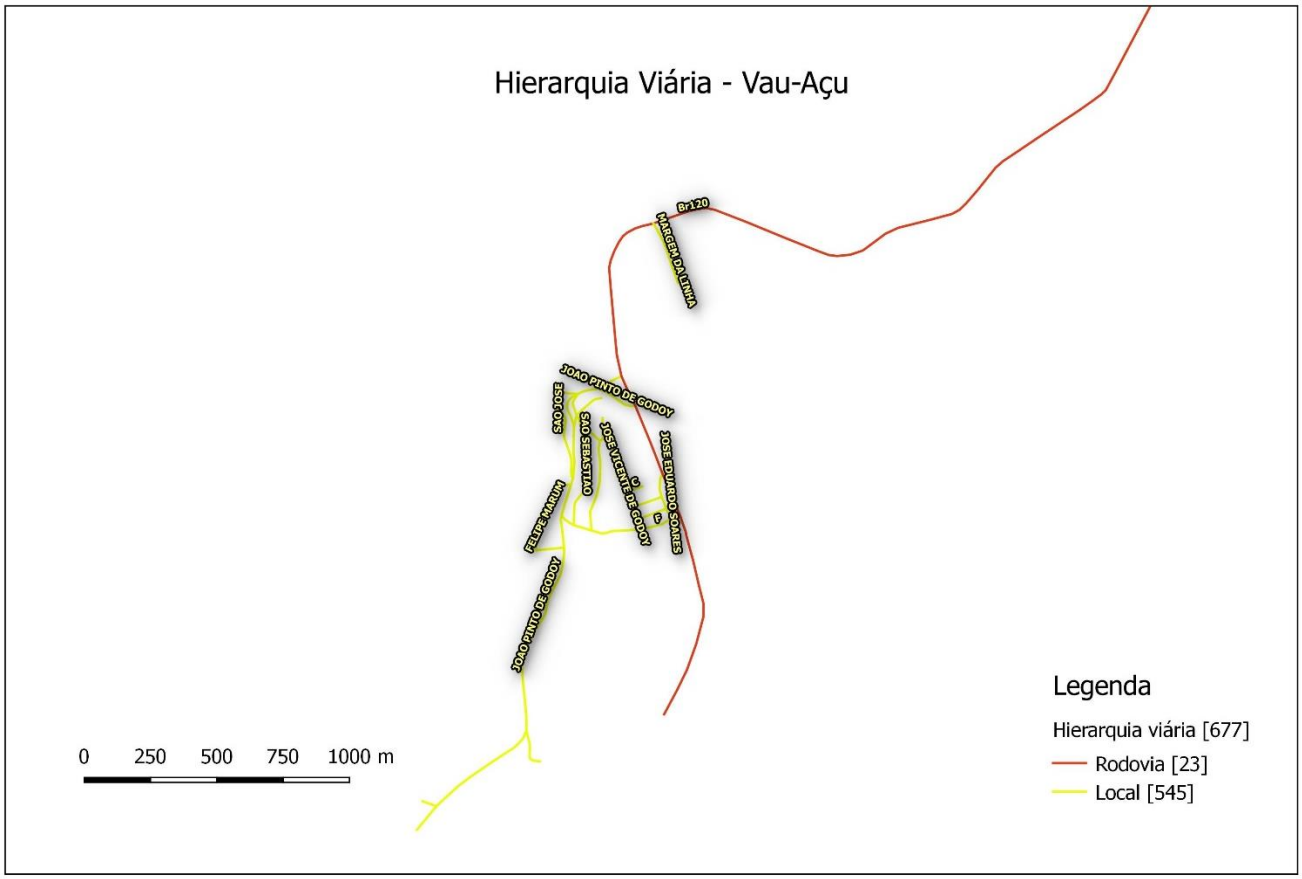
ANEXO I
MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA – SEDE



ANEXO II
MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA – PONTAL



ANEXO III
MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA – VAU AÇU



ANEXO IV

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
RODOVIAS	Rodovia MG-329 (início - Km 131,1)	
	LMG-826 (Km 2,1 – fim)	
	BR /MGC-120	
	Rodovia Anel Rodoviário (MG 262)	

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
ARTERIAIS	Av. João Evangelista de Almeida	S. Geraldo/SC Jesus
	Rua Padre Francisco Lanna (início – 75)	Centro Histórico
	Av Santa Cruz (início-99)	Centro Histórico
	Rua Antônio Frederico Ozanan	Centro Histórico
	Av Arthur Bernardes	Centro Histórico
	Av Custódio Silva	Cent.Histórico./Palmeiras
	Pça. José J. da Luz	Centro Histórico
	Rua Assad Zaidan	Palmeiras
	Av. Dr. Otávio Soares (início – 136)	Palmeiras
	Av. Dr José Mariano (início - 138)	Palmeiras
	Rua Carangola	Santo Antônio
	Rua Joaquim Machado Guimarães (início - até trevo)	Rasa/Triângulo
	Rua João Alves de Oliveira	Triângulo
	Rua S/D nº 7	Chácara Vasconcellos
	Rua João Batista Viggiano (início – 472)	Triângulo
	Av. Ernesto Trivellato	Triângulo
	Av Getúlio Vargas (458 – fim)	Triângulo
	Av. Antônio Brant Ribeiro	Vila Centenário
	Rua Santa Terezinha	Vila Alvarenga
	Av. Abdalla Felício	Centro Histórico
	Rua Felisberto Leopoldo (antiga BR /MGC-120 do Km 574,0 ao Km 576,20)	Santa Tereza
	Av. Francisco Vieira Martins	Palmeiras/Guarapiranga

	Pça. Dom Helvécio	Guarapiranga
	Av. Dr José Grossi	Guarapiranga
	Av. Adriano Fonseca Filho (antiga BR/MGC 120 Km 577,6 e o Km 579,6)	Santo Antônio
	Av. Mário Martins de Freitas (antiga MG 329 do Km 131,1 ao Km 137,7)	Vila Lanna /Paraíso/ Industrial

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
COLETORAS	Av. n° 29	Nova Suíça
	Rua Renato Barsante (início – 451)	São Geraldo
	Rua José Alberto Bergamini Medeiros	São Geraldo
	Rua Padre João do Monte Medeiros (105 – fim)	São Geraldo
	Rua Antônio Teixeira (início – 165)	São Geraldo
	Rua Uruguai	São Geraldo
	Rua Evaristo Fernandes Pinto	São Geraldo
	Rua Ipanema	Central
	Rua Humberto Bartolomeu (início – 170)	São Geraldo
	Rua José Afonso Pereira (490 – fim)	Progresso
	Rua José Paulo dos Santos	Progresso
	Rua João de Souza Mendes	Progresso
	Rua Dona Maria Pacheco	Sagrado Coração de Jesus
	Rua José Galdino Vieira (início – 530)	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Guanabara (339 – fim)	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Roberto Parentoni	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Joaquim Conegundes da Silva	Vila Alvarenga
	Rua Pernambuco (início – 110)	Vila Alvarenga
	Rua Carlos Gomes (início – 250)	Esplanada
	Rua Padre Francisco Lanna (103 – fim)	Centro Histórico
	Rua Marcos Giardini	Copacabana
	Rua João Pinheiro	Centro Histórico
	Pça. Dom Parreira Lara	Centro Histórico
	Rua Benedito Valadares	Centro Histórico
	Rua Senador Antônio Martins	Centro Histórico
	Rua Major Soares	Centro Histórico

	Rua Cantídio Drumond	1º de Maio e C Histórico
	Av. Presidente Antônio Carlos	Centro Histórico
	Rua Santo Antônio	Santo Antônio
	Rua Primeiro de Maio (130 – fim)	Primeiro de Maio

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
COLETORAS	Rua Pedro Nunes Pinheiro	Vila Oliveira
	Rua Nair Augusta Pires	Vila Oliveira
	Rua João Salomão (início – 100)	Bom Pastor
	Rua Tulipas	Santa Tereza
	Pça. das Flores	Santa Tereza
	Av. Caetano Marinho	Centro Histórico
	Pça. Ângelo Crivelari	Centro Histórico
	Av. Cristiano Freitas Castro	Chácara Vasconcellos
	Av. Paineiras	Chácara Vasconcellos
	Pça. S/D no 5	Chácara Vasconcellos
	Av. Afonso Vasconcelos	Chácara Vasconcellos
	Rua José André Almeida	São Judas Tadeu
	Rua São Cristóvão	Chácara Vasconcellos
	Rua Manoel Alves da Silva	Triângulo Novo
	Rua João Batista Viggiano (478 – fim)	Triângulo
	Rua Helder de Aquino	Triângulo
	Rua João Piranga (início – 108)	Triângulo
	Rua Arnaud Barbosa (início - 71)	Triângulo
	Av. Getúlio Vargas (início - 450)	Triângulo
	Av. Dr. Otávio Soares (169 - fim)	Palmeiras
	Av. Dr José Mariano (169 - fim)	Palmeiras
	Av. Dom Bosco	Palmeiras
	Rua Marechal Deodoro	Palmeiras
	Rua Armando Fajardo	Nova Almeida
	Rua S/D no 14	Palmeirense
	Rua E (65 – fim)	Palmeirense
	Rua Antônio Lana Sette (963 – fim)	Bom Pastor
	Rua José Rodrigues de Souza (60 – fim)	Nossa Senhora de Fátima

	Av. Amazonas (início – 792)	São Pedro
	Rua Cel. Emílio Martins (768 – 894)	Nossa Senhora de Fátima

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
COLETORAS	Rua José Godoy	Novo Horizonte
	Rua Édson Nogueira Gomes	Novo Horizonte
	Rua Luiz Martins Soares Sobrinho	Nossa Senhora de Fátima
	Rua José Vieira Martins	Palmeiras
	Rua Santa Maria Mazzarello	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Hugo Saporetti	Guarapiranga
	Rua Carlos Marques	Guarapiranga
	Av. Nossa Senhora das Graças (início – 495)	Guarapiranga
	Rua A (início – 205)	Tijuca
	Rua B	Tijuca
	Rua Santo Antônio	Sargaços
	Rua Joaquim Machado Guimarães (trevo - fim)	Rasa
	Rua do Túnel	Anna Florência
	Rua da Praça	Anna Florência

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Toninho Piranga	Antarvile
	Rua Maria Cristina Linhares	Antarvile
	Rua Zito Alvarenga	Antarvile
	Av. João Mayrink	Antônio Girundi
	Rua 27	Antônio Girundi
	Tv. João Mayrink	Antônio Girundi
	Pça. Manoel Mayrink	Bom Jardim

	Rua Benedito César	Bom Jardim
	Rua Padre Antônio Pinto	Bom Jardim
	Rua Raymundo Martiniano Ferreira	Bom Jardim
	Rua Sinésio Moreira dos Santos	Bom Jardim
	Rua 1	Bom Jardim
	Rua José Geraldo de Souza	Bom Jardim
	Rua Antônio Lana Sette (início – 962)	Bom Pastor
	Rua João Salomão (101 – fim)	Bom Pastor
	Rua Eduardo Saporetti	Bom Pastor
	Rua 13	Bom Pastor
	Rua José Elias Salomão	Bom Pastor
	Rua Jared Pires	Bom Pastor
	Rua Juventino Domenici	Bom Pastor
	Rua Mangueiras	Bom Viver
	Rua 1	Bom Viver
	Rua 3	Bom Viver
	Rua 28	Central
	Rua Icaraí	Central
	Rua Margem da Linha	Central
	Av. Santa Cruz (100 - fim)	Centro Histórico
	Rua Alexandre Fonseca	Centro Histórico
	Tv. Saltarelli	Centro Histórico
	Rua Inocêncio Alves Costa	Centro Histórico

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Olegário Maciel	Centro Histórico
	Pça. José Emiliano Dias	Centro Histórico
	Rua Mário M Fontoura	Centro Histórico
	Rua José Emiliano Dias	Centro Histórico
	Pça. Ângelo Vieira Martins	Centro Histórico
	Rua José Felipe Freitas Castro	Centro Histórico
	Rua Vigário Miguel Chaves	Centro Histórico
	Pça. Getúlio Vargas	Centro Histórico
	Rua Cantídio Drumond	Centro Histórico

	Rua Senador Miguel Lanna	Centro Histórico
	Rua Dr. Leonardo	Centro Histórico
	Tv. Mário Bonffati	Centro Histórico
	Tv. Albano Bráulio	Centro Histórico
	Alameda das Orquídeas	Chácara das Flores
	Rua das Azaléias	Chácara das Flores
	Ruas das Hortênsias	Chácara das Flores
	Rua dos Girassóis	Chácara das Flores
	Rua Repórter Luiz Quirino	Chácara Vasconcellos
	Rua Geraldo Magela Guimarães	Cidade Nova e Sta Tereza
	Av. Orion	Cidade Nova
	Rua Sagitário	Cidade Nova
	Tv. 1	Cidade Nova
	Tv. 2	Cidade Nova
	Tv. 4	Cidade Nova
	Rua C	Cidade Nova
	Tv. Aquário	Cidade Nova
	Tv. Capricórnio	Cidade Nova
	Rua Três Marias	Cidade Nova
	Rua Copacabana	Copacabana
	Rua Carlos Gomes (251 – fim)	Esplanada

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Ferroviários	Esplanada
	Rua R	Esplanada
	Rua Tenente Cel Freire de Andrade	Esplanada
	Rua Tiradentes	Esplanada
	Tv. Tiradentes	Esplanada
	Rua José Alves Maciel	Esplanada
	Rua Alvarenga Peixoto	Esplanada
	Rua Domingos Vidal Barbosa	Esplanada
	Rua Cláudio Manoel da Costa	Esplanada

	Rua Tomaz Antônio Gonzaga	Esplanada
	Rua Euclides da Cunha	Esplanada
	Rua Imperatriz Leopoldina	Esplanada
	Ruas 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 e 58	Fortaleza
	Av. Nossa Senhora das Graças (496 – fim)	Guarapiranga
	Rua Farm. Antônio Vieira D. Lanna	Guarapiranga
	Rua Prof. Campolina	Guarapiranga
	Rua João Vidal de Carvalho	Guarapiranga
	Rua Inhá Torres	Guarapiranga
	Rua 2	Guarapiranga
	Rua Sebastião Francisco Oliveira	Guarapiranga
	Rua Landulfo Machado Magalhães	Guarapiranga
	Rua Aldo Aviani	Guarapiranga
	Rua João Vidal de Carvalho	Guarapiranga
	Rua Cônego Trindade	Guarapiranga
	Rua Anselmo Vasconcelos	Guarapiranga
	Rua Pedro Palermo	Guarapiranga
	Rua Antônio Gonçalves Lanna	Guarapiranga
	Av. Álvaro Soares	Industrial
	Rua A	Industrial
	Rua B	Industrial

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua C	Industrial
	Rua D	Industrial
	Rua E	Industrial
	Rua F	Industrial
	Rua Alexandre Claudino dos Santos	Malvinas
	Rua Jerusalém	Malvinas
	Rua Patagônia	Malvinas
	Rua Filipinas	Malvinas
	Rua Rio Jordão	Malvinas
	Rua Continental	Malvinas

	Rua Monterrey	Malvinas
	Rua Ibisco	Malvinas
	Rua Acácia	Malvinas
	Rua Azaléia	Malvinas
	Rua Antártica	Malvinas
	Rua Atlântida	Malvinas
	Rua Nazaré	Malvinas
	Rua Primavera	Malvinas
	Rua Aristóteles E. dos Santos	Neném Mosqueira
	Rua Rio Sena	Neném Mosqueira
	Rua Rio Negro	Neném Mosqueira
	Rua Rio Doce	Neném Mosqueira
	Rua Dom Luiz Lasagna	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Laura Vicuña	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Cid Gomes de Oliveira	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Senador Fernandes Torres	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Capitão Manoel	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua São Domingos Sávio	Nossa Senhora Auxiliadora
	Pça. Dom Bosco	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua Barão do Pontal	Nossa Senhora Auxiliadora

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Miguel Martins Chaves	Nossa Senhora Auxiliadora
	Rua José Rodrigues de Souza (início – 59)	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Cel. Emílio Martins (início – 767)	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Cel. Emílio Martins (895 – fim)	Nossa Senhora de Fátima
	Rua São Lourenço	Nossa S. Fátima e S Pedro

	Rua Santa Efigênia	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Paulo Gomes	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Camilo Gomes da Silva	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Antero Dias Damasceno	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Luiz Ottoni de Oliveira	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Bom Jesus	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Armindo Pereira	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Armando de Freitas	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Amaro Gomes	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Gabriel Palermo	Nossa Senhora de Fátima
	Rua H	Nossa Senhora de Fátima
	Rua F	Nossa Senhora de Fátima
	Rua José Américo Petronilho	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Antônio Petronilho	Nossa Senhora de Fátima
	Rua José Pacheco Martins	Nossa Senhora de Fátima
	Tv. Santa Efigênia	Nossa Senhora de Fátima
	Rua Pedro Soares de Souza Moura	Nova Almeida
	Tv. Armando Fajardo	Nova Almeida
	Rua José Zaidan	Nova Almeida
	Rua José de Almeida Costa	Nova Almeida
	Tv. José de Almeida Costa	Nova Almeida
	Rua Padre Alcides Lanna	Nova Almeida
	Rua Dr. Aristides Mendes	Nova Almeida
	Rua Dr. José Pinto Vieira	Nova Almeida
	Rua Dr. José Reis Cotta	Nova Almeida

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Tv. José Reis Cotta	Nova Almeida
	Rua Telma Maria Albuquerque	Nova Copacabana
	Rua Mauro Moreira dos Santos	Nova Copacabana
	Rua Paulo Moreira Brandão	Nova Copacabana
	Rua Maria Ignácia de Almeida	Nova Copacabana
	Rua Maria Arlinda Pereira	Nova Copacabana
	Rua Prof. Marçal Antônio Coelho	Nova Copacabana

	Rua Antônio Gomes	Nova Copacabana
	Rua Abelard Alves Ferreira	Nova Copacabana
	Rua Eguimar da Cruz Gomes	Nova Copacabana
	Rua Glória Maria Andrade Gonçalves	Nova Copacabana
	Rua Renato Martins Marinho	Nova Copacabana
	Rua Prof. Geraldo Isabel	Nova Copacabana
	Rua Zaire Cabeleireiro	Nova Copacabana
	Rua Ramon Aragão Dutra	Nova Copacabana
	Rua Paulo de Almeida Costa	Nova Copacabana
	Rua Paulo Afonso	Nova Copacabana
	Rua José Canuto Dutra	Nova Copacabana
	Rua Wallace Eudes Souza Rodrigues	Nova Copacabana
	Av. 30	Nova Suíça
	Av. 31	Nova Suíça
	Av. 33	Nova Suíça
	Av. 34	Nova Suíça
	Av. 35	Nova Suíça
	Rua Manoel Mayrink Neto	Novo Horizonte
	Pca. Manoel Mayrink Neto	Novo Horizonte
	Rua D	Novo Horizonte
	Rua Francisco Caríssimo	Novo Horizonte
	Rua Dalvo de Oliveira Bemfeito	Novo Horizonte
	Pça. Três	Novo Horizonte

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Ananias Pereira Vilar	Novo Horizonte
	Rua Antônio Semião de Carvalho	Novo Horizonte
	Tv. José Godoy	Novo Horizonte
	Rua Prof. Virgílio de Freitas Teixeira	Novo Horizonte
	Rua A	Quintas Passa Tempo
	Rua B	Quintas Passa Tempo
	Rua C	Quintas Passa Tempo
	Rua D	Quintas Passa Tempo
	Rua Joaquim Pimenta Filho	Quintas Passa Tempo

	Rua Guarapiranga	Palmeiras
	Rua Caraíbas	Palmeiras e Palmeirense
	Rua Luiz Carlos Prestes	Palmeiras
	Rua Padre Nicolau Caríssimo	Palmeiras
	Rua Augusto Castanheira	Palmeiras
	Rua Virgínia Pinheiro Castanheira	Palmeiras
	Tv. Antônio Gomes de Queiroz	Palmeiras
	Rua A	Palmeiras
	Rua Luiz Carlos Prestes	Palmeiras
	Av. Francisco Vieira Martins	Palmeiras
	Pça. Cid Martins Soares	Palmeiras
	Rua São José	Palmeirense
	Rua Guarani	Palmeirense
	Rua José Pinheiro Brandão	Palmeirense
	Rua Américo Petrônio	Palmeirense
	Rua E (início - 64)	Palmeirense
	Rua Ângelo da Mata de Andrade	Paraíso
	Rua Mário Rodrigues Seabra	Paraíso
	Ruas D, E, F, G e H	Paraíso
	Ruas D, E, F, G e H	Paraíso
	Pça. Dr. José Maria Silveira Júnior	Paraíso

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Tv. Dr. Sérgio Rodrigues Seabra	Paraíso
	Rod. MG-56	Paraíso
	Rua São Geraldo	Primeiro de Maio
	Tv. São Geraldo	Primeiro de Maio
	Pça. Everardo Bráulio	Primeiro de Maio
	Tv. Dineli	Primeiro de Maio
	Tv. Iacomini	Primeiro de Maio
	Rua Primeiro de Maio (início -129)	Primeiro de Maio
	Tv 1o de Maio	Primeiro de Maio
	Rua São Sebastião	Primeiro de Maio
	Tv. Sebastião Franco da Cruz	Primeiro de Maio

	Tv. Portela	Primeiro de Maio
	Rua Santo Antônio	Primeiro de Maio
	Rua José Afonso Pereira (início – 489)	Progresso
	Rua Avelino Ribeiro	Progresso
	Av. Jaime Pereira	Progresso
	Tv. Joaquim Machado Guimarães	Rasa
	Rua Rosa Maria Guimarães	Rasa
	Rua Caminho do Campo	Rasa
	Rua José Otaviano Vieira Mosqueira	Recanto das Pedras
	Rua Luiz Martins Soares	Rosário
	Pça. do Rosário	Rosário
	Rua Ildefonso Marliére	Rosário
	Rua Vigário João Paulo	Rosário
	Ruas 21, 22 e 23	Rosário
	Rua Norival José da Silva	Rosário do Pontal
	Rua Pedro Machado	Rosário do Pontal
	Rua José Mariano Martins Lanna	Rosário do Pontal
	Rua Manoel Teotônio dos Santos	Rosário do Pontal
	Rua Manoel Marinho	Rosário do Pontal

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Antônio Luiz Aleixo	Rosário do Pontal
	Rua A	Rosário do Pontal
	Rua B	Rosário do Pontal
	Rua C	Rosário do Pontal
	Rua D	Rosário do Pontal
	Rua E	Rosário do Pontal
	Rua F	Rosário do Pontal
	Rua José Galdino Vieira (531 – fim)	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Guanabara (início – 338)	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Espírito Santo	Sagrado Coração de Jesus
	Pça. José Godoy	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Murilo de Oliveira Leite	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Eugênia Teixeira Bráulio	Sagrado Coração de Jesus

	Rua Cristóvão Alvarenga	Sagrado Coração de Jesus
	Rua José Saraiva Filho	Sagrado Coração de Jesus
	Rua João Sette	Sagrado Coração de Jesus
	Rua José Soares Filho	Sagrado Coração de Jesus
	Pça. Nilson Gomes Quaresma	Sagrado Coração de Jesus
	Pça. João Martins de Oliveira	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Santana Fonseca Castro	Sagrado Coração de Jesus
	Tv. 8	Sagrado Coração de Jesus
	Tv. João Sette	Sagrado Coração de Jesus
	Pça. Maria Elídia Sodré	Sagrado Coração de Jesus
	Rua Violetas	Santa Tereza
	Rua Dálias	Santa Tereza
	Rua Rosas	Santa Tereza
	Rua Cravos	Santa Tereza
	Rua Lírios	Santa Tereza
	Rua Jardim	Santa Tereza
	Rua Jardim	Santa Tereza
	Pça. Sérgio Alves Pereira	Santa Tereza

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua do Contorno	Santo Antônio
	Rua Francisco Abrantes Fortuna	Santo Antônio
	Rua Meridional	Santo Antônio
	Rua X-3	Santo Antônio
	Rua da Cerâmica	Santo Antônio
	Tv. Dom Silvério	Santo Antônio
	Rua Mário Tavares	Santo Antônio
	Rua Teófilo Nascimento	Santo Antônio
	Rua José Francisquini	Santo Antônio
	Tv. Primeira Santo Antônio	Santo Antônio da Cidade
	Tv. Segunda Santo Antônio	Santo Antônio da Cidade
	Pça. Santo Antônio	Santo Antônio da Cidade
	Rua J	São Geraldo
	Rua G	São Geraldo

	Rua K	São Geraldo
	Pça. 18	São Geraldo
	Pça. América Emerenciana Gomes	São Geraldo
	Rua Renato Barsante (452 – fim)	São Geraldo
	Rua Padre João do Monte Medeiros (início–104)	São Geraldo
	Rua Antônio Teixeira (166 – fim)	São Geraldo
	Rua Humberto Bartolomeu (171 – fim)	São Geraldo
	Rua José Maciel	São Judas Tadeu
	Rua Ovídio Duarte Nunes	São Judas Tadeu
	Rua Jacy Lopes	São Judas Tadeu
	Rua Prof. Maria José Abreu	São Judas Tadeu
	Rua Marcos Rodrigues Pereira	São Judas Tadeu
	Rua João Gariglio	São Judas Tadeu
	Av. Amazonas (793 – fim)	São Pedro
	Tv. Amazonas	São Pedro
	Rua Tapajós	São Pedro

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Tocantins	São Pedro
	Tv. Tocantins	São Pedro
	Tv. São Pedro	São Pedro
	Rua Gustavo Julião	São Pedro
	Rua 22	São Pedro
	Rua Xingu	São Pedro
	Rua Trombetas	São Pedro
	Rua Rio Negro	São Pedro
	Tv. Rio Negro	São Pedro
	Pça. Manoel Fonseca	São Pedro
	Rua Francisco Hermógenes Fonseca	São Pedro
	Rua Manoel Fonseca	São Pedro
	Rua Jari	São Pedro
	Rua Campo	São Pedro
	Rua Tupis	São Pedro
	Rua São Vicente	Sumaré

	Pça. da Mocidade	Sumaré
	Rua dos Prefeitos	Sumaré
	Rua dos Vereadores	Sumaré
	Vila Alexandrina	Sumaré
	Rua dos Jornalistas	Sumaré
	Rua 10	Sumaré
	Rua dos Distritos	Sumaré
	Rua dos Professores	Sumaré
	Rua A (206 - fim)	Tijuca
	Rua C	Tijuca
	Rua D	Tijuca
	Rua E	Tijuca
	Rua F	Tijuca
	Rua G	Tijuca

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua H	Tijuca
	Rua I	Tijuca
	Rua João Piranga (109 – fim)	Triângulo
	Rua Arnaud Barbosa (72 – fim)	Triângulo
	Rua José Pedro Dias	Triângulo
	Tv. Cipriana de Jesus	Triângulo
	Rua Cipriana de Jesus	Triângulo
	Rua Pedro Crivellari	Triângulo
	Rua Carlos Pinto	Triângulo
	Rua Bonifácio Guimarães	Triângulo
	Rua Aprígio Tavares	Triângulo
	Rua Virgílio José de Almeida	Triângulo
	Rua Jarbas Sertório de Carvalho	Triângulo
	Rua Francisco Godói Alvarenga	Triângulo
	Rua Ordalino Rodrigues	Triângulo
	Tv. Ordalino Rodrigues	Triângulo
	Tv. João Batista Viggiano	Triângulo
	Rua 8	Triângulo

	Pça. Aníbal Lopes	Triângulo
	Tv. João Alves de Oliveira	Triângulo
	Rua Antônio Moraes	Triângulo
	Tv. José A de Almeida	Triângulo Novo
	Tv. Elvira Alves Guimarães	Triângulo Novo
	Tv. Sebastião Raimundo da Costa	Triângulo Novo
	Tv. Eloy Fraga	Triângulo Novo
	Tv. João Paulo II	Triângulo Novo
	Rua Bahia	Triângulo Novo
	Rua Antônio Menezes Marques	Triângulo Novo
	Rua Maranhão	Triângulo Novo
	Rua Rio Grande do Norte	Triângulo Novo

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Piauí	Triângulo Novo
	Rua Alagoas	Triângulo Novo
	Rua Waldemar Gomes da Silva	Triângulo Novo
	Rua Antônio Silami	Triângulo Novo
	Rua Geraldo Ferreira	Triângulo Novo
	Rua A	Triângulo Verde
	Rua Maria Antonieta Fudoli	Vale Verde
	Rua Augusto Rodrigues Soares	Vale Verde
	Rua Manoel Pereira Rodrigues	Vale Verde
	Rua Coronel Soares	Vale Verde
	Tv. Manoel Pereira Rodrigues	Vale Verde
	Tv. Coronel Soares	Vale Verde
	Rua Amaury Rolla Sena	Vale Verde
	Rua Zizita Rolla	Vale Verde
	Pça. B	Vale Verde
	Rua Joaquim Farias	Vale Verde
	Rua João Messias	Vale Verde
	Rua Achiles Monteiro de Resende	Vale Verde
	Pça. A	Vale Verde
	Rua Afonso Sena	Vale Verde

	Tv. Amauri Rolla Sena	Vale Verde
	Rua Anunciata Harmendani	Vale Suíço
	Rua Salvador Totino	Vale Suíço
	Rua João Pinto de Godoy	Vau-Açu
	Rua 5	Vau-Açu
	Rua 11	Vau-Açu
	Rua 10	Vau-Açu
	Rua 6	Vau-Açu
	Rua 7	Vau-Açu
	Rua Felipe Maru	Vau-Açu

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua 4	Vau-Açu
	Rua 1	Vau-Açu
	Rua 2	Vau-Açu
	Rua 12	Vau-Açu
	Rua A	Vau-Açu
	Rua C	Vau-Açu
	Rua F	Vau-Açu
	Rua José E. Soares	Vau-Açu
	Rua José Sette de Barros	Vau-Açu
	Rua 8	Vau-Açu
	Rua 3	Vau-Açu
	Rua São Sebastião	Vau-Açu
	Rua São José	Vau-Açu
	Rua Pernambuco (111 – fim)	Vila Alvarenga
	Rua Mato Grosso do Norte	Vila Alvarenga
	Tv. Felipe Camarão	Vila Alvarenga
	Rua Sergipe	Vila Alvarenga
	Rua Minas Gerais	Vila Alvarenga
	Rua A	Vila Alvarenga
	Rua B	Vila Alvarenga
	Rua C	Vila Alvarenga
	Rua D	Vila Alvarenga

	Pça. Afonso Lopes Fialho	Vila Alvarenga
	Rua R	Vila Centenário
	Rua Independência	Vila Centenário
	Av. Antônio Brant Ribeiro	Vila Centenário
	Pça. Lucindo Lázaro Lessa	Vila Centenário
	Rua Francisco Linhares Ribeiro	Vila Oliveira
	Rua Pará	Vila Oliveira
	Rua Antônio Garavini	Vila Oliveira

ANEXO IV
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
LOCAIS	Rua Desembargador Paulo Motta	Vila Oliveira
	Rua Pedro Nunes Pinheiro	Vila Oliveira

CLASSE	NOME DA VIA	BAIRRO
CICLOVIA	Av. Arthur Bernardes (308- fim)	Centro Histórico

ANEXO V
PARÂMETROS VIÁRIOS

CLASSE DE VIA	PISTAS						CALÇADAS		CANTEIRO CENTRAL	LARGURA TOTAL	DECLIVIDADE		
	FAIXAS DE ROLAMENTO		ESTACIONAMENTO		CICLOFAIXA OU CICLOVIA[1]						Declividade mínima (%)	Declividade máxima	
	Nº	Largura mínima (metros)	Nº	Largura mínima (metros)	N°	Largura mínima por sentido (metros)	N°	Largura mínima (metros)	Largura mínima (metros)			Máxima Permitida (%)	Máxima Permissível[2] (%)
ARTERIAL (com canteiro central)	4	3,50	2	2,50	2	1,50	2	2,50	2,00	**29**	0,5	10	12
ARTERIAL	2	3,50	2	2,50	2	1,50	2	2,50	-	**20**	0,5	10	12
COLETORA	2	3,50	2	2,50	2	1,50	2	2,30	-	**19,6**	0,5	12	18
LOCAL	2	3,00	1	2,50	-	-	2	2,30	-	**13,1**	0,5	18	30
VIA DE PEDESTRE	1	3,00		-	-	-	-	-	-	**3**	0,5	18	30

[1] A ciclofaixa é o espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores. Enquanto que a ciclovia é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas e deve ser segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.

[2] Em terrenos que apresentam áreas com declividade predominante superior a 30% (trinta por cento), admite-se vias com declividade **máximas permissíveis** em trechos cujo comprimento não exceda a 100m (cem metros). Caso a via possua extensão maior que 100m, a mesma deve apresentar rampas intermediárias com declividade **máxima permitida.**

ANEXO VI
DA PAVIMENTAÇÃO DAS VIAS URBANAS

VIAS	TIPOS DE PAVIMENTOS [1]	
	Asfalto [2]	Intertravado[2]
ARTERIAL (com canteiro central)	■	⁄
ARTERIAL	■	⁄
COLETORA	■	■
LOCAL	⁄	■
VIA DE PEDESTRE	⁄	■

[1] É proibido o uso de pedra fincada e paralelepípedo em qualquer classe de via.

[2] Legenda:

■ Uso Permitido
⁄ Uso Proibido

ANEXO VII
GLOSSÁRIO DE DEFINIÇÕES

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

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

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;

CALÇADA: parte da via pública urbana segregada em nível mais elevado do que as pistas de tráfego, destinada exclusivamente a circulação de pedestres.

CANTEIRO CENTRAL: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

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

CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: caminhos ou rotas identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

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

FAIXA DE ROLAMENTO: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

FAIXA DE ACESSO: parte da calçada destinada ao acesso às edificações;

FAIXA DE CIRCULAÇÃO: parte da calçada destinada a livre circulação de pedestres;

FAIXA DE SERVIÇO: parte da calçada destinada à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

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

FOCO DE PEDESTRE: Sinalização luminosa específica para pedestres no sistema de semáforos;

GESTÃO DA DEMANDA: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte de transporte, com vistas a uma distribuição modo de transporte mais equilibrada;

GESTÃO DA OFERTA: gestão das infraestruturas e serviços de transporte à disposição para os diversos modos de transportes;

GPS: sistema de posicionamento global que consiste em tecnologia de localização por satélite;

HIERARQUIA VIÁRIA: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

INFRAESTRUTURA: vias e demais logradouros públicos; estacionamentos; terminais e estações; pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações.

LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

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

MOBILIDADE: conjunto de deslocamentos realizados no município de Ponte Nova, tanto em áreas urbanas quanto rurais e entre quaisquer regiões inseridas no perímetro do município;

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

MODOS DE TRANSPORTES DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modo de transporteidades que se utilizam de veículos automotores;

MODOS DE TRANSPORTES DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modo de transporteidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, 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;

PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da via destinada à circulação dos veículos;

PLATAFORMA LOGÍSTICA: conjunto de instalações e equipamentos para o desenvolvimento de atividades relacionadas ao transporte de cargas, sendo porto seco ou centro de distribuição de cargas;

POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA: organização e coordenação dos componentes do sistema de mobilidade urbana de forma a cumprir os princípios e atingir os objetivos definidos.

POLÍTICA DE PREÇO ou Política Tarifária: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

RECUO DE ALINHAMENTO: recuo no alinhamento de novas edificações para o alargamento futuro da via ou da calçada;

SEDE: Núcleo urbano principal do município, onde se localiza a Prefeitura Municipal e a Câmara Municipal;

SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transportes de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

SISTEMA VIÁRIO: o conjunto de vias urbanas do município;

TRAFFIC CALMING: intervenções viárias com o intuito de provocar a redução das velocidades praticadas e instigar os condutores a redobrar a atenção;

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;

TRANSPORTE URBANO: modos de transportes motorizados e não motorizados de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada.

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

VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos;

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