Diário Oficial Eletrônico
Município de Ubá – Minas Gerais
(Lei Municipal nº 4.175, de 02/01/2014)
ANO X - Nº 2.186 – Segunda-feira, 10 de abril de 2023

PUBLICAÇÕES DO PODER EXECUTIVO

LEI Nº 5.093, DE 05 DE ABRIL DE 2023

Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ubá – MG e dá outras providencias.

O Povo do Município de Ubá, por seus representantes na Câmara Municipal, aprovou, e eu, em seu nome, sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Ubá – MG, fundamentada na legislação federal, estadual e municipal.

§1º 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.

§2º a Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por base a seguinte legislação:

I – Legislação Federal: Constituição da República Federativa do Brasil, Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade, Lei 12.587/2012 sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 9.503/1997, o Código de Trânsito Brasileiro, NBR 9.050:2022, Lei 10.098/2000 e Lei 13.146/2015 que trata sobre Acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras normas mencionadas nos casos específicos.

II – Legislação Estadual: Constituição do Estado das Minas Gerais;

III – Legislação Municipal: Lei Orgânica do Município de Ubá.

Art. 2º A Lei de Mobilidade Urbana não se restringe ao perímetro urbano da Sede, uma vez que as necessidades de deslocamento no município extrapolam os limites da cidade, atingindo também a zona rural, especialmente os distritos de Diamante de Ubá, Miragaia e Ubari.

Art. 3º A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Ubá orienta e normatiza sua Política de Mobilidade e institui o plano de mobilidade, tendo como intuito promover a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é constituída pelos seguintes princípios:

I – A integração da política de mobilidade urbana com as demais políticas de desenvolvimento urbano;

II – A gestão democrática e o controle social do planejamento e da avaliação da política de mobilidade;

III – O desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica;

IV – A compatibilização entre as necessidades de deslocamento e a preservação do patrimônio ambiental, histórico e cultural;

V – A equidade no uso dos espaços públicos de circulação;

VI – A acessibilidade universal, nas dimensões física e tarifária, com uma nova gestão sobre as tarifas de transporte, diferenciando o custo do serviço do preço da passagem paga pelos usuários;

VII – A segurança nos deslocamentos;

VIII – A eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e da circulação;

IX – A gestão democrática e o controle social.

CAPÍTULO II
DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA
Seção I – Diretrizes

Art. 4º São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade:

§1° No Eixo 1 – Mobilidade a pé:

a) Adotar dos preceitos da acessibilidade universal, contidos na Norma Brasileira 9050:2022, para as calçadas;

b) Prover segurança nas travessias, através de mudanças na circulação, da sinalização e da iluminação;

c) Garantir conforto ao ato de caminhar, através da arborização urbana.

§2° No Eixo 2 – Mobilidade por bicicleta:

a) Definir rede ciclável contínua na área urbana;
b) Garantir a qualidade da infraestrutura e da sinalização para segurança e conforto dos ciclistas;
c) Promover a integração com outros modos.
§3° No Eixo 3 – Mobilidade coletiva:
a) Fortalecer a gestão pública dos serviços de transporte coletivo;
b) Melhorar o atendimento do transporte coletivo;
c) Garantir a acessibilidade física e tarifária no transporte coletivo urbano.
§4° No Eixo 4 – Transporte individual motorizado: promover condições para a mudança modal do transporte individual motorizado para modos mais sustentáveis.
§5° No Eixo 5 – Educação e segurança para o trânsito:
a) Estabelecer atividades permanentes de educação para o trânsito nas redes de ensino;
b) Estabelecer campanhas periódicas de educação para o trânsito.
§6° No Eixo 6 – Logística Urbana:
a) Complementar o Anel Rodoviário;
b) Estabelecer limites para a circulação, operação, estacionamento e guarda dos veículos de carga;
c) Desenvolver um conjunto de estratégias para melhorar a distribuição de cargas na área urbana.
§7° No Eixo 7 – Espaço e circulação:
a) Reduzir os acidentes e as mortes no trânsito;
b) Adequar a circulação e a sinalização viária;
c) Estabelecer critérios e adequar os estacionamentos.
d) Especificar rotas e vias onde é permitido e proibido circular.
§8° No Eixo 8 – Gestão integrada e participativa:
a) Estruturar órgão gestor para o planejamento, projeto, operação e fiscalização da mobilidade;
b) Implementar as ações do Plano de Mobilidade Urbana;
c) Buscar fontes de financiamento para as ações e intervenções de mobilidade urbana.
d) Integração da política de mobilidade urbana com as políticas de ocupação e uso do solo.

Seção II
Ações Estratégicas

Art. 5º São ações estratégicas para a implantação do Plano de Mobilidade Municipal:
§1° - No Eixo 1 – Mobilidade a pé:
I – Definir padrão de calçadas, de acordo com a Norma Brasileira NBR 9050:2022 e elaborar cartilha;
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 de Posturas, dirigida às pessoas de baixa renda, para incentivar a regularização das calçadas;
VI – Condicionar a aprovação de projetos, a Baixa e Habite-se e o licenciamento de atividades à regularização das calçadas pelo proprietário;
VII – Fiscalizar a implantação, manutenção e uso das calçadas;
VIII – 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;
IX – Estabelecer padronização geométrica e de sinalização das travessias com artifícios de *traffic calming* que induzam a redução de velocidade de veículos e aumentem a segurança de cruzamento das vias pelos pedestres.
X- Implantar focos e tempos específicos para pedestres em todas as interseções semaforizadas;
XI – 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;
XII – Melhorar a ambientação das calçadas através de plano de arborização urbana contendo as espécies adequadas para cada tipo de calçada e área da cidade; campanhas de plantio, fabricação e distribuição de mudas.
XIII – Regularizar e qualificar as calçadas prioritárias: Centro Antigo (todas as vias inseridas no perímetro conformado pelo polígono resultante da interseção da Av. Comendador Jacinto Soares de Souza Lima, R. Padre

Gailhac, Praça São Januário, Rua Treze de Maio, R. Vinte e dois de maio, R. Santo Antônio, Rua do Rosário, Av. Cristiano Rocas, Praça Guido Marlière e R. Duque de Caxias), centro novo (eixo da Av. Senador Levindo Coelho e Av. Padre Arnaldo Jansen e quadras perpendiculares), perímetros urbanos das rodovias (Av. dos Ex-combatentes, binário Av. dos Andradas/Av. Padre Arnaldo Jansen, Av. Comendador Jacinto Soares de Souza Lima, Praça Guido Marlière, binário R. Conselheiro Augusto César/R. Antônio Batista, binário Av. Olegário Maciel/Av. Paulino Fernandes), vias arteriais e coletoras, ponte da Av. dos Ex-Combatentes (alargamento das calçadas), espaços públicos municipais, entorno de escolas e pontos de ônibus;

XIV - Elaborar e executar projetos específicos de melhoria das escadarias públicas no município, adequando-as aos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050:2022;

XV – Elaborar e executar projeto executivo de via compartilhada para pedestres e ciclistas na Av. dos Ex-Combatentes e no parque linear acompanhando o leito do Rio Ubá na região oeste da cidade;

XVI – Implementar rotina de fiscalização e registro da situação das calçadas quanto à implantação, manutenção e uso, estabelecendo-se um controle contínuo e seu registro para acompanhamento e atualização do planejamento;

XVII - Implantação de sinalização de áreas sujeitas à inundação e rotas de fuga para pedestres, conforme apontado nos mapeamentos oficiais de estudos ambientais realizados pela Prefeitura de Ubá.

§2° 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 – Incluir na Lei de parcelamento do solo estudo de espaços para ciclovias nos novos loteamentos e empreendimentos;

VI – Prolongar da ciclofaixa existente na Av. Olegário Maciel e conexão com a Praça Guido com ciclofaixa na Rua Conselheiro Augusto César;

VII – Implantar rota ciclável na Av. Beira-Rio;

VIII – Efetuar tratamento especial da Av. dos Ex-combatentes, implantando-se vias compartilhadas para pedestres e ciclistas na margem;

IX – Implantar parque linear acompanhando o leito do Rio Ubá na região oeste da cidade (via compartilhada para pedestres e ciclistas);

X – Realizar estudos complementares para expansão futura da rede cicloviária;

XI – Regulamentar o estacionamento de bicicletas, priorizando-se a instalação de paraciclos nos seguintes locais: Praça Guido Marlière; Praça São Januário; Av. Comendador Jacinto Soares de Souza Lima e adjacências; Av. Olegário Maciel e Adjacências; Eixo da Av. Padre Arnaldo Jansen e Av. Senador Levindo Coelho;

XII – Implantar sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas no Eixo da Av. Padre Arnaldo Jansen/Av. Senador Levindo Coelho, área central e principais corredores com ciclovia/ciclofaixa ou devida sinalização de compartilhamento dos ciclistas com o tráfego motorizado ou pedestres.

§3° No Eixo 3 – Mobilidade coletiva:

I – Gestão do transporte coletivo conforme define a legislação específica e o contrato de concessão;

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

III – Implantar Sistema de Controle Operacional para monitoramento remoto dos veículos por GPS, garantindo-se a realização das viagens programadas em conformidade com as ordens de serviço operacionais e informações on-line aos usuários

IV – Estruturar sistema de informações e reclamações dos usuários;

V – Qualificar os Pontos de Embarque e Desembarque, com implantação de abrigos com assentos, informações aos usuários (lista de linhas, quadros de horário, itinerários), prioritariamente nas centralidades e corredores principais.

VI – Definir cronograma de renovação da frota, com novo leiaute 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, através da bilhetagem eletrônica;

X – Atualizar o serviço através de projeto de nova rede de linhas com seus respectivos itinerários e horários;

XI – Implantar a integração tarifária temporal total do sistema, através do cartão eletrônico;

XII – Incentivar o uso do cartão através de programas de fidelização, oferta de pacotes especiais e descontos para compras antecipadas;

XIII – Garantir 100% de veículos acessíveis na renovação da frota.

XIV – Criar canais de atendimento ao usuário e ouvidoria, utilizando-se de recursos e tecnologias digitais de interação, bem como posto presencial e telefônico;

XV – Estabelecer rotina de fiscalização em campo das condições dos veículos em circulação, da adequação do modo de condução, e de quaisquer aspectos de funcionamento do sistema e prestação dos serviços;

XVI – Implantar intervenções no sistema viário em prol do transporte coletivo (alargamento da calçada de toda a face da quadra onde está localizado o ponto; ampliação e melhoraria nas condições de operação do ponto com mais assentos, iluminação, cobertura, informação e demais estruturas que aumentem a segurança e conforto dos usuários; proibir o estacionamento em toda a face e implantar uma faixa de circulação exclusiva para a operação dos ônibus no ponto; ampliar a extensão do ponto para praticamente toda a face da quadra; distribuir a operação das linhas em pontos diferenciados; eliminar a faixa de pedestres existente no meio da quadra).

§4° No Eixo 4 – Transporte individual motorizado:

I – Executar tratamento geométrico dos pontos críticos: Av. Ex Combatentes x Av. dos Andradas, Av. Ex Combatentes x Av. dos Franciscanos, Rua Luiz Bigonha x Av. Hermes Bigonha, Complexo Praça Guido Marlière (Rua São José x Rua Duque de Caxias, Rua 7 de Setembro x Rua São José x Rua N. S. da Saúde, Rua 7 de Setembro x Rua Duque de Caxias x Rua Camilo dos Santos, Rua Camilo dos Santos x Rua Antônio Batista, Rua N. S. da Saúde x Rua Vicente Leite, Rua Vicente Leite x Rua Major Tito);

II – Executar intervenções no sistema de circulação: implantação de sentido único na Rua Vicente Leite na quadra em frente ao Hospital São Vicente de Paulo; implantação de sentido único na Rua Inácio Godinho dando continuidade ao sistema de operação da Rua Vicente Leite; inversão do sentido direcional da Rua Antônio A. Melo que passará a funcionar como binário do trecho invertido da Rua Major Tito; implantação de sentido único na Rua João Guilhermino complementando a operação do binário; Inversão do trânsito da Ponte da Rua José Campomizzi;

III – Executar o tratamento de corredores: Av. Senador Levindo Coelho (a partir da Av. dos Ex Combatentes) e Av. Olegário Maciel;

IV – Promover campanhas de esclarecimento e implantação de fiscalização permanente do estacionamento rotativo;

V – Estabelecer política de preços do estacionamento rotativo, buscando o equilíbrio entre os custos das viagens por transporte coletivo e o custo do estacionamento rotativo;

§5° - No Eixo 5 – Educação e segurança para o trânsito:

I – Executar medidas educativas de valorização do pedestre no sistema convencional de ensino, com a rede pública atuando na vanguarda;

II – Executar campanhas de conscientização cidadã de respeito ao ciclista;

III – Implementar das medidas de segurança no deslocamento no entorno das escolas durante as faixas horárias de entrada e saída dos estudantes;

IV – Elaborar projeto e implantar sinalização horizontal e vertical, incluindo indicativa padronizada, suficiente e contínua nas principais rotas do município;

V – Padronizar e complementar a sinalização horizontal e vertical de regulamentação das vias arteriais e coletoras;

VI – Elaborar projeto e implantar sinalização semafórica, incluindo focos de pedestres em todas as interseções semaforizadas, faixa de pedestres e tempos apropriados para a realização de todas as travessias;

VII – Implantar focos para pedestres nos semáforos existentes desprovidos de tal função sinalização semafórica;

VIII – Regulamentar as velocidades máximas permitidas, com acompanhamento constante das ocorrências de acidentes onde o fator velocidade seja predominante e defina locais estratégicos para a implantação de dispositivos eletrônicos que são a forma mais eficaz para de fato controlar as velocidades praticadas;

IX – Implantar sistema municipal de informações de acidentes de trânsito através de convenio e parceria com a Polícia, de maneira que as informações importantes possam ser trabalhadas e relatórios mensais, semestrais e anuais sejam produzidos.

X – Implantar de área de acomodação de motos junto à faixa de retenção nas interseções semaforizadas;

XI – Efetivar a programação de campanhas educativas e de fiscalização permanentes para promover um trânsito mais seguro.

§6° No Eixo 6 – Espaço de circulação:

I – Adequar as vias públicas de Ubá aos parâmetros especificados para cada hierarquia viária, conforme especificado no Plano de Mobilidade;

II – Implantar o tratamento dos acessos aos distritos (Miragaia, Ubari e Diamante de Ubá);

III – Implantar o tratamento da Av. Ex Combatentes;

IV- Implantar o prolongamento da avenida Beira Rio;

V -Implantar o sistema viário na região oeste da cidade, estabelecendo uma boa conexão entre os novos loteamentos e o sistema viário principal, e incluindo uma via conectando o final da Av. Comendador Jacinto Soares de Souza Lima com a Av. A acesso do Bairro Santa Edwiges;

VI – Implantar ligação do Bairro Shangrilá com a BR–265;

VII – Implantar anel rodoviário para desafogar o fluxo de veículos de grande porte no centro da cidade, local que apresenta características geométricas incompatíveis e com inviabilidade de adequação definitiva.

§7° No Eixo 7 – Logística Urbana:

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 – Implantar fiscalização eletrônica para as rotas e fiscalização pelos agentes das operações de carga e descarga;

IV – Minimizar o problema da guarda de caminhões na via pública através de pesquisa e discussão de soluções com os profissionais caminhoneiros autônomos e transportadoras;

V – Constituir fórum de discussão com a participação das empresas sobre as soluções e estratégias da logística urbana regional e local;

VI – Empreender estudos para a implantação de plataforma logística (porto seco ou centro de distribuição de âmbito regional;

VII – Implantar anel rodoviário para desvio do tráfego de passagem da área urbana, especialmente veículos de grande porte;

VIII – Implantar sinalização indicando os desvios para o tráfego rodoviário de carretas e caminhões pelo anel rodoviário, evitando sua circulação pelas vias urbanas;

IX – Regulamentar a circulação dos veículos de carga, com a proibição de circulação de cavalos mecânicos e carretas na área central, e de veículos com capacidade de carga acima de 5,5 toneladas ou comprimento superior a 6,50 metros de circular na área central de 2ª a 6ª feira de 7h às 19h e sábado de 7h às 14h;

X – Promover período de divulgação e instrução da nova política de logística urbana de Ubá, conscientizando as empresas e caminhoneiros das novas restrições, bem como das alternativas existentes/geradas;

XI – Regulamentar dos parâmetros para docas internas em empreendimentos que se caracterizam como polos geradores de tráfego.

§8° No Eixo 8 – Gestão pública da mobilidade urbana:

I – Criar a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Ubá-MG, desmembrando-se a atual Secretaria de Agricultura, Ambiente e Mobilidade Urbana.

II – Criar o Núcleo de Gestão do Plano de Mobilidade, ligado à Secretaria de Mobilidade Urbana.

III – Dimensionar e estruturar órgão gestor da mobilidade urbana;

IV – Elaborar e implementar o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

V – Criar projeto de educação para a mobilidade urbana em parceria com a Secretaria Municipal de Educação;

VI – 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;

VII – Criar Fundo de Mobilidade Urbana como fonte de recursos para financiamento do Sistema de Mobilidade Urbana;

VIII – Rever o regulamento do serviço de táxi e fiscalizar a prestação do serviço;

IX – Regulamentar os serviços de mototáxi e motofrete;

X – Incentivar o transporte escolar privado e avaliar a elaboração de planilha de referência dos preços;

XI – Elaborar as normas complementares para implementação das ações;

XII – Estabelecer a sistemática de apuração e acompanhamento dos indicadores da mobilidade urbana;

XIII – Elaborar planos e projetos previstos no Plano de Mobilidade;

XIV – Implementar as ações e monitorar resultados.

XV – Instituir o Relatório de Impacto sobre a Mobilidade Urbana;

XVI – Prever recuo de alinhamento para futuro alargamento das vias e/ou calçadas;

XVII – Condicionar a aprovação de projetos, a Baixa e Habite-se das construções e o licenciamento de atividades à regularização das calçadas pelo proprietário;

XVIII - 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.

§ 9º As intervenções estratégicas de que tratam os §§ 1º ao 8º deste artigo, devem atender às disponibilidades orçamentário-financeiras, a legislação e as normas técnicas vigentes e a análise do corpo técnico da Prefeitura Municipal de Ubá.

CAPÍTULO III
DAS NORMATIVAS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA
Seção I
Modalidade A Pé

Art. 6º É considerado pedestre todo indivíduo que se locomove em ambientes públicos mediante esforço do próprio corpo, a pé ou em cadeira de rodas.

Parágrafo único. O ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, é equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 7º As calçadas são compostas obrigatoriamente por faixas de circulação e faixas de serviço, destinadas à alocação de mobiliário urbano.

§ 1º Opcionalmente podem ser adicionadas faixas de acesso aos edifícios, principalmente nas vias centrais e com ocupação mais verticalizada, bem como onde há equipamentos de uso coletivo

§ 2º As faixas de circulação devem destinar-se exclusivamente à circulação de pedestres e atender a legislação e as normas pertinentes.

§ 3º As faixas de serviço devem acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização e possuir largura mínima que atenda a legislação e as normas pertinentes.

§ 4º As faixas de acesso, quando houver, devem atender a legislação e as normas pertinentes.

Art. 8º Define-se como mobiliário urbano todo aparato de uso coletivo disposto em ambiente público.

§1º Nas calçadas, devem ser dispostos em trecho específico das faixas de serviço ou em locais planejados para tal pela Prefeitura Municipal.

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

I – Manterem permeabilidade visual por entre si;

II -Serem instalados com material resistente, seguro ao uso e de fácil manutenção.

§3º Mobiliários urbanos de grande porte, como bancas e afins, devem ser permitidas apenas onde não impactarem a livre circulação de pedestres, sendo a aprovação de implantação condicionada à aprovação do Órgão Gestor de mobilidade urbana;

Art. 9º Os caminhos transversais às faixas de circulação não podem diferir delas em nivelamento.

§1º O pavimento poderá estar desnivelado da calçada, em rampa somente junto aos rebaixos de meio-fio, desde que não avance sobre as faixas destinadas à livre circulação longitudinal de pedestres na calçada de acordo com a Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

§2º Os rebaixos de meio-fio instalados devem seguir os preceitos da NBR 9050:2022 ou outra posterior que a substitua.

Art. 10. Os proprietários de estabelecimentos e residências devem garantir boas condições de acessibilidade nas calçadas lindeiras aos imóveis, seguindo as determinações da Prefeitura Municipal.

Art. 11. No caso dos imóveis não ocupados ou baldios e das calçadas definidas como prioritárias e adequadas pela Prefeitura Municipal, permanecem as responsabilidades do proprietário, nos termos do disposto no art. 10.

Art. 12 A Prefeitura Municipal deverá estabelecer os padrões para a construção e manutenção das calçadas;

Art. 13 A Prefeitura Municipal, fica incumbida de definir as calçadas prioritárias para regularização, podendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação destas.

Art. 14 A Prefeitura Municipal é responsável por fiscalizar a adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

Art. 15 A Prefeitura poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

Art. 16 A aprovação de projetos, a Baixa e 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. 17 Deve ser implantada uma Rede Cicloviária Municipal, com rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 18 A rede contínua de vias cicláveis deverá incluir as ciclovias, as ciclofaixas e as vias compartilhadas.

§1º A Prefeitura Municipal constituirá um grupo com os 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. 19. O dimensionamento da largura das ciclovias e ciclofaixas será padronizado, devendo ser adotadas as seguintes dimensões mínimas:

I – 1,50m (um metro e vinte centímetros), quando unidirecional;

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

Art. 20. 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 coletivos de transporte.

Art. 21. 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. 22. O Sistema de Transporte Coletivo de Ubá deve integrar, através de suas linhas, a sede internamente e em relação aos distritos do município e às áreas rurais.

Art. 23. Os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo devem ser sinalizados com sinalização vertical e horizontal.

Parágrafo único. O padrão dos pontos de embarque e desembarque deve ser definido pela Prefeitura Municipal e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

Art. 24. Deve ser assegurada a regularidade e o cumprimento dos horários estipulados pelas Ordens de Serviço Operacional oficiais emitidas pela Prefeitura Municipal de Ubá.

§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. 25. Devem ser oferecidos aos usuários de ônibus, abrigos confortáveis nos pontos de embarque.

Art. 26. Deverá ser garantida acessibilidade universal em conformidade com a Lei Federal 10.098/2000 e a Lei Nº 13.146/2015.

Art. 27. A Prefeitura Municipal de Ubá 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. 28. 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. 29. 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 e outros requisitos estabelecidos em normatização municipal específica.

Art. 30. 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. 31. O transporte de grupos caracteriza-se como serviço fretado com destinação única ou de caráter turístico e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 32. O transporte de grupos constitui-se como atividade privada, portanto sujeita às cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente.

Art. 33. Os veículos utilizados para o serviço de transporte fretado, bem como seus condutores, deverão ser registrados na Prefeitura Municipal.

Subseção III

Mobilidade Individual Motorizada e Segurança

Art. 34. A Prefeitura Municipal buscará a cooperação com órgãos estaduais e municipais responsáveis pelo registro dos acidentes e socorro às vítimas de trânsito, incluindo os órgãos de saúde, para estabelecer procedimentos conjuntos para o aperfeiçoamento do sistema de informações dos acidentes de trânsito, com a inclusão do acompanhamento de vítimas, identificando os mortos e feridos posteriormente ao acidente.

Art. 35. Deverão ser elaborados projetos para tratamento dos pontos de conflito identificados e mapeados, com vistas à redução de acidentes.

Art. 36. Deverá ser feita a complementação e padronização da sinalização de regulamentação, indicativa e de advertência das vias arteriais e coletoras.

Seção IV

Transporte Individual Motorizado

Art. 37. O transporte individual deverá ser desestimulado por meio da melhoria das condições de deslocamento pela mobilidade ativa e coletiva.

Art. 38. A melhoria da fluidez do tráfego motorizado deverá ser sempre condicionada à segurança para o trânsito, especialmente de pedestres e ciclistas, bem como não comprometer a operação do transporte público coletivo.

Seção V

Educação E Segurança Para o Trânsito

Art. 39. A educação para o trânsito deverá ser praticada continuamente nas escolas localizadas no município e em campanhas amplamente difundidas para a população de Ubá.

Seção VI

Logística Urbana

Art. 40. Os veículos de carga devem seguir as especificações do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal Nº 9.503 de 23/09/1997, 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, através de legislação municipal.

Art. 41. A sinalização de regulamentação de circulação e operação de carga e descarga nas vias municipais de Ubá deverá ser revista periodicamente para acompanhar as determinações da Prefeitura Municipal.

Seção VII

Espaço e Circulação

Art. 42. As dimensões das faixas de rolamento serão padronizadas de acordo com os parâmetros determinados pela Prefeitura Municipal.

Art. 43. É função exclusiva da Prefeitura Municipal estabelecer os trechos para implantação de vagas de estacionamento público nas vias públicas.

Art. 44. É função do Município de Ubá implantar e regulamentar sistema de estacionamento rotativo com distribuição eficiente no espaço urbano, efetuando a cobrança sobre o seu uso.

§1º 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. 45. Serão reservadas no mínimo 2% (dois por cento) das vagas de estacionamento público para uso exclusivo de veículos conduzidos ou que transportem deficientes físicos, preferencialmente em fins de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos de uso públicos.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal fica responsável por cadastrar e credenciar as pessoas com deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 304/2008 do CONTRAN ou outra que a suceder.

Art. 46. 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 965/2022, do CONTRAN, ou outra que a suceder.

Art. 47. 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 o horário e dia da proibição.

Art. 48. 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.

Seção VIII

Gestão Pública da Mobilidade Urbana

Art. 49. 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. 50. A implementação das ações do órgão gestor da mobilidade deve ser comunicada, discutida e acompanhada 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. 51. São atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana, dentre 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 e motofrete;

X – Regulamentação e fiscalização da circulação e operação do transporte de carga;

XI – Acompanhamento e gestão dos recursos orçamentários, contratos e convênios.

Art. 52. 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.

Art. 53. Deverão ser elaborados projetos para tratamento dos pontos de conflito identificados e mapeados, com vistas à redução de acidentes.

Art. 54. Deverá haver integração entre as políticas de planejamento e gestão do uso do solo urbano e da mobilidade urbana.

Art. 55. Deverá haver recuo de alinhamento para novas construções localizadas nas vias arteriais e coletoras.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal definirá as dimensões dos recuos para o sistema viário arterial e coletor.

Subseção I

Gestão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros

Art. 56. O serviço 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 taxi 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 9503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

CAPÍTULO IV

HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 57. O sistema viário municipal deverá ser hierarquizado conforme as seguintes categorias de via:

§ 1º Via de ligação regional: perímetro urbano de rodovia com prioridade sobre as vias perpendiculares e poucas interseções em nível.

§ 2º Via arterial: vias que compõem eixos de conexão entre regiões distintas do município.

§ 3º Via coletora: vias que conectam o interior dos bairros e distritos às vias arteriais e de ligação regional

§ 4º Via local: vias do interior dos bairros e distritos com função específica de acesso aos edifícios e lotes lindeiros

§ 5º Via rural: estradas vicinais de ligação dos distritos e zona rural.

Art. 58. As vias correspondentes a cada categoria viária, constam no mapa do Anexo II e são:

I – Via de ligação regional: anel rodoviário (a ser implementado);

II - Via arterial: Av. Comendador Jacintho Soares de Souza Lima, Av. Padre Arnaldo Jansen, Av. Augustsmidt Riani, Av. Sebastião Valoz David, Av. Senador Levindo Coelho, Av. Ex. Combatentes, Av. Presidente Juscelino Kubitscheck de Oliveira, Rua Desidério Zanelli, Rua Cônego Vidal, Rua Luiz Bigonha, Av. Hermes Bigonha, Rua Cel. Otaviano da Rocha, Av. dos Franciscanos, Av. dos Andradas, Rua Cap. Ananias Teixeira de Abreu, Rua Major Carneiro, Rua do Divino, Rua Isaura Resende, Rua Santo Antônio, Av. Dr. Ângelo Porto, Rua Francisco Teixeira de Abreu, Av. Cristiano Roças, Rua Jerônimo Salgado, Rua Antenor Machado, Av. Olegário Maciel, Av. Paulino Fernandes, Rua Elias Antônio Laud, Rua João Groppo, Rua Cap. Teixeira Pinto, Rua Augusto

Luís Barbosa, Rua Antônio Batista, Rua Camilo dos Santos, Av. Governador Valadares, Rua Santa Cruz, Av. Raul Soares, Rua José Campomizzi, Rua Padre Gailhac, Rua Peixoto Filho, Rua XV de Novembro, Rua Sete de Setembro, Rua Conselheiro Augusto César, Rua São José, Rua Duque de Caxias, Av. Dr. Manoel Lourenço de Azevedo, Rua Jurandir Peron, Rua Monsenhor Lincoln Ramos.

III – Via coletora: Rua Farmacêutico José Rodrigues de Andrade, Rua Luiz Bigonha, Rua Dona Luisinha Pacheco, Av. A, Rua Dr. Ângelo Barletta, Rua Tenente Pedro Batalha, Rua Comendador Antônio Gomes, Rua Fioravante Druda, Rua Cel. Júlio Soares, Rua Manoel Casal, Rua Luiz de Matos, Av Dr. Domingos Peluso, Rua Benedito Augusto Vieira, Rua Cel. Carlos Brandão, Rua Francisco da Costa Barros, Rua Alberto Rodrigues Baião, Tv. Cecilia Serrato, Av. Amadeu José Schiavon, Rua José Campomizzi, Rua B, Rua Jayme Balbi, Rua Antônio Amato, Rua Maestro João Ernesto, Rua Marieta Campos, Rua Lenir Andrade Campos, Rua Gustavo Gori, Av. Mauri Martins de Oliveira, Rua Ismael Oliveira, Rua José Teixeira de Abreu, Rua Matilde da Rocha Balbi, Rua São José, Rua Nossa Senhora da Saúde, Av. José Rezende Brando, Rua Adão Quintão, Rua Elias Antônio Laud, Rua José Augusto Marcos, Rua Ângelo Sperandio, Rua João Sperandio, Rua Ana Baião Bigonha , Av. Argélia, Rua Ver. João Gomes Pereira, Av. Rubens Baião, Av. Diógenes Gomes da Silva, Av. Pedro Pires Mota, Av. Álvaro Bigonha, Rua Domingos Muzitano, Rua João Faustino Toledo, Rua Clacides Soares de Souza Lima, Rua Angelino Teixeira, Av. Marta Nascimento Jabour, Rua Antônio Carlos Amaral, Av. Cícero Silveira, Rua Três, Rua Nossa Senhora Aparecida, Rua José Gualberto de Melo, Rua José Lourenço da Silva, Rua Vicente Leite, Rua Domitila Castanon, Rua Dr. Fécas, Rua Sebastião de Castro, Rua Sebastião Paiva Soares, Rua Adolfo Pereira Cortez, Rua Antônio Bigonha, Rua Cristiano da Mota Junior, Rua José Caneschi, Rua Santa Luzia, Rua Alta-Rafael, Rua José Azevedo, Rua Joaquim Boaventura da Silveira, Rua Antônio Carlos Caiafa, Rua Olímpio Ribeiro, Rua Belmonte, Rua Francisco Xavier Gomes, Rua Santos Miquelito, Av. A, Av. Odete Arantes Ribeiro, Rua H, Rua Gorasil de Castro Brandão, Rua Amazonas, Rua Roraima, Rua Paraná, Rua Espírito Santo, Av. Jésus Brandão, Rua Manoel F. Costa, Rua Virgínia Brandão, Rua Esperanto, Rua Diequinho Teixeira Pinto, Rua Laura Nicolato, Av. Elpídia da Silva Fagundes, Rua José Emygdio Teixeira, Rua Ten. Caio Xavier de Castro, Rua Ver. Lauro Baltar, Rua Francisca de Luca, Rua Antônio Alfenas Andrade.

IV – Via local: todas as vias urbanas, sob jurisdição municipal, não classificadas como coletora, arterial ou de ligação regional.

V – Via rural: todas as vias não urbanas sob jurisdição municipal.

Parágrafo único. Observados os parâmetros de referência, novos logradouros podem ser incluídos, por decreto, nas classificações de “via arterial” e “via coletora”.

Art. 59. Os parâmetros de referência para cada categoria estão especificados no Anexo III, sendo obrigatórios para novos projetos de vias a serem implantadas.

CAPÍTULO V
INDICADORES

Art. 60. A Prefeitura Municipal de Ubá realizará a avaliação periódica e o monitoramento das condições de mobilidade e sua evolução, através dos seguintes indicadores:

I – Indicadores de Mobilidade a Pé

a) Percentual de calçadas acessíveis;

b) Percentual de interseções semaforizadas com focos e tempos para pedestres;

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 e 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 V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 61. Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Ubá, a Prefeitura Municipal deverá realizar, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação da presente Lei:
I – O detalhamento dos programas de ação;
II – O estabelecimento dos prazos;
III – A definição das metas;
IV – A instituição do Plano de Calçadas e do Plano de Arborização.
V – A definição do conteúdo do Relatório de Impacto sobre a mobilidade.
Art. 62. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Ubá,MG, 05 de abril de 2023
EDSON TEIXEIRA FILHO
Prefeito de Ubá

ANEXO I
DEFINIÇÕES

Para os fins desta Lei consideram-se as seguintes definições:
I - ACESSIBILIDADE: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;
II - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
III - 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;
IV - CALÇADA: parte do passeio destinado à circulação livre e exclusiva de pedestres, com ou sem mobilidade reduzida;
V - CANTEIRO CENTRAL: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;
VI - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
VII - 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;
VIII - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
IX - DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;
X - FAIXA DE ROLAMENTO: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

XI -FAIXA DE SERVIÇO: parte do passeio público destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

XII - FAIXA ou VIA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos 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;

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

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

XV - 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.

XVI - 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;

XVII - 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;

XVIII - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;

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

XX - 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;

XXI - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXIII - 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;

XXIV - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXV - 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.

XXVI - 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;

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

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

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

XXX - 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;

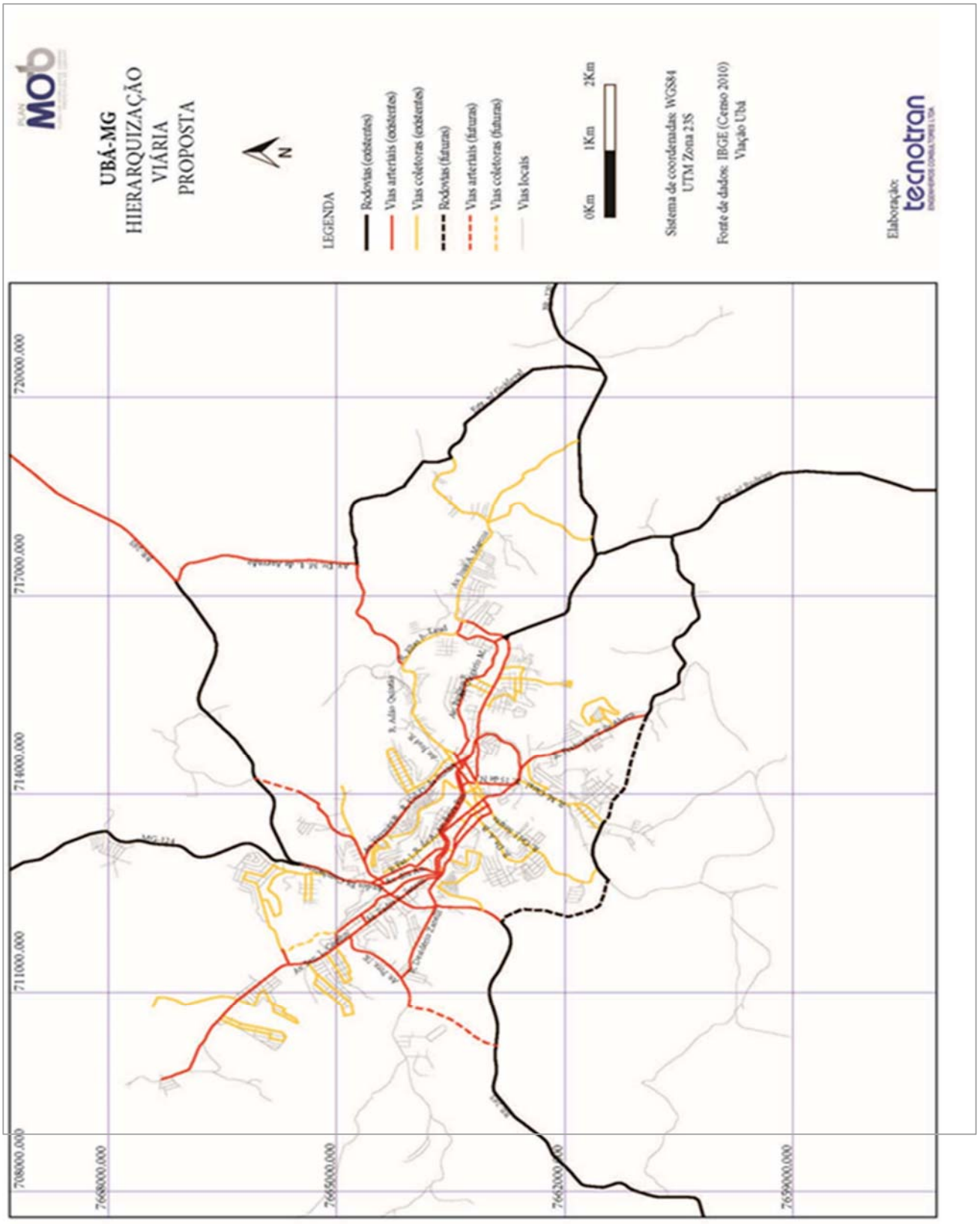
XXXI - TRANSPORTE URBANO - modos motorizados e não motorizados de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada.

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

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

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

ANEXO II
HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA


UBÁ-MG
HIERARQUIZAÇÃO
VIÁRIA
PROPOSTA
LEGENDA
Rodovias (existentes)
Vias arteriais (existentes)
Vias coletoras (existentes)
Rodovias (futuras)
Vias arteriais (futuras)
Vias coletoras (futuras)
Vias locais
0Km
1Km
2Km
Sistema de coordenadas: WGS84
UTM Zona 23S
Fonte de dados: IBGE (Censo 2010)
Viação Ubá
Elaboração:
tecnotran
720000.000
717000.000
714000.000
711000.000
708000.000
7668000.000
7665000.000
7662000.000
7659000.000

ANEXO III
PARÂMETROS DE REFERÊNCIA

	VIAS LOCAIS	VIAS COLETORAS	VIAS ARTERIAIS	VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO
Atividades predominantes	Caminhada eacesso de veículos, (moradores, entregas e serviços).	Movimentos veiculares no início e final de viagens; paradasdo transporte coletivo.	Tráfego intenso entre áreas distintas da cidade, múltiplas linhas de transporte coletivo.	Tráfego intenso e ininterrupto entreáreas distantes
Tráfego Local	Muito Comum	Comum	Pouco comum	Incomum
Tráfego Através	Quase inexistente	Quase inexistente	Comum (de média distância)	Comum (de longa distância)
Estacionamento	Geralmente permitido	Comumente permitido	Restrito (em função das condições de tráfego	Proibido
Tráfego de veículos pesados	Restrito de acordo com as condições de raio de giro, sendo permitido para entregas e serviços.	Regulamentado conforme características do percurso e de estacionamento para carga/descarga e serviços	Regulamentado conforme características do percurso e de estacionamento para carga/descarga e serviços	Permitido
Acesso veicular aos imóveis lindeiros	Permitido	Disciplinado (locais seguros)	Restrito e protegido (para polos geradores)	Proibido (necessário vias laterais)
Pedestres	Livre com cruzamentos aleatórios	Controlado porfaixas de pedestre, no mínimo.	Controlado porfaixas de pedestre, no mínimo.	Segregação total
Velocidade	20Km/h a 30Km/h	40Km/h a 50Km/h	60Km/h	> 60Km/h
Características geométricas	Pistas sem divisão, com faixas de rolamento estreitas ou estacionamento permitido.	Pistas simples oucom separadoressimples; faixa > 3m;	Pistas separadas com canteiro largo, faixas largase baias de conversão	Múltiplas pistas, separadas por canteiro central,faixas largas (>3,6m), acostamentos ou baias laterais, vias auxiliares de transição e ramais de acesso/egresso

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE COMPRAS E LICITAÇÕES
SEÇÃO DE CONTRATOS
EXTRATOS

TORNAR SEM EFEITO A PUBLICAÇÃO DO DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO Nº 4.175, DE 04.04.2023, PÁGINA 08 DA:
"RESCISÃO A ATA DE REGISTRO DE PREÇOS Nº 148/2022
ORGÃO GERENCIADOR: Município de Ubá
PRESTADOR REGISTRADO: MARCOS ANDRE SARMENTO CRUZ
PROCESSO LICITATÓRIO Nº 0583/2022 - PREGÃO ELETRÔNICO Nº 049/2022"

CONTRATO Nº. 051/2023 (*)
CONTRATANTE: Município de Ubá
CONTRATADO: LOCALE CONSULTORIA E ENGENHARIA LTDA - ME