LEI Nº 3.700, DE 26 DE FEVEREIRO DE 2016

Dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Adamantina, fundamentada na Constituição Federal, na Lei Federal nº 10.257/01 – Estatuto da Cidade, na Constituição do Estado de São Paulo e na Lei Orgânica do Município de Adamantina, atendendo a Lei Federal nº 12.587/12 e a NBR nº 9.050/04, e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ADAMANTINA:

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

TITULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICIPIO DE ADAMANTINA

Artigo 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Adamantina, fundamentada na Constituição Federal, na Lei Federal nº 10.257/01 – Estatuto da Cidade, na Constituição do Estado de São Paulo e na Lei Orgânica do Município de Adamantina, atendendo, ainda, a Lei Federal nº 12.587/12 e a NBR nº 9.050/04, que trata sobre acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras citadas nos casos específicos.

Artigo 2º O Plano de Mobilidade Urbana guarda compatibilidade com o Plano Diretor do Município, estabelecido pela Lei Complementar nº 80, de 09 de outubro de 2006 e com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município.

Parágrafo Único - As normas, princípios básicos e diretrizes para implantação da Lei de Mobilidade Urbana, são aplicáveis em toda a extensão territorial do Município de Adamantina.

Artigo 3º A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município de Adamantina, abordagem feita sobre o transporte de cargas e passageiros, o sistema de vias municipais, o trânsito e a orientação para trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social.

Artigo 4º A Lei de Mobilidade do Município de Adamantina é integrada pelo Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação, vinculado ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito explicitados da seguinte forma:

I - o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços;

II - o Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas e animais;

III - o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, indicando o seu Poder de Polícia e sujeitando os seus usuários as sanções e as penalidades previstas no CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo Único - O Planejamento e gestão dos sistemas municipais deverão atender, ainda, os pressupostos constantes do Capítulo 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previsto na Lei Federal nº 12.587/12.

Artigo 5º A Lei de Mobilidade Municipal diz-se Urbana por tratar dos requisitos urbanísticos adequados as vias de deslocamento dentro do Município sem, no entanto, restringir-se ao perímetro urbano do mesmo.

Parágrafo Único - Vias locais e vicinais rurais deverão acatar igualmente os requisitos de gabarito e caixa de rolamento apropriado ao uso, tipo e intensidade de fluxo previsto nesta Lei.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

SEÇÃO I
DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Artigo 6º A Lei de Mobilidade do Município de Adamantina é o instrumento orientador e normativo da sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantir a locomoção com segurança e fluidez de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

Parágrafo Único - Nestes termos, a Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

I - a preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e da paisagem urbana;

II - o acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e mercadorias;

III - a prioridade de pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou com restrições temporárias de mobilidade sobre o transporte motorizado;

IV - a prioridade do transporte coletivo sobre o individual e do público sobre o particular;

V - a hierarquia do sistema viário, objetivando a fluidez e a redução de tempo nos deslocamentos dentro do Município;

VI - o desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

VII - a gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VIII - a segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia de vida;

IX - a sua articulação com o Sistema Estadual e Federal de Mobilidade.

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Artigo 7º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos

sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Artigo 8º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade:

I - priorizar em suas ações a defesa da vida, nela incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente;

II - criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;

III - considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de mercadorias e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;

IV - considerar no planejamento viário municipal, a malha de fluxos peatonais e cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas salutares de deslocamento no Município;

V - resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, através do controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;

VI - compatibilizar a legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas nesta Lei de Mobilidade Urbana, bem como exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS EM MOBILIDADE

Artigo 9º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I - garantir o acesso às propriedades e localidades em todo o território municipal;

II - estruturar e hierarquizar todo o Sistema de Viação, de forma a propiciar a melhor condição de deslocamento de veículos e pedestres,

em tempo reduzido, com menor consumo energético e baixo impacto ambiental;

III - planejar, executar e manter o Sistema de Viação segundo os critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente e obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo municipal;

IV - criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

V - promover a continuidade da malha viária municipal, por meio de diretrizes viárias a serem impostas aos parcelamentos e ocupações do solo, contíguos as franjas da mesma ou em vazios urbanos;

VI - planejar, ordenar e operar o Sistema Municipal de Transportes, planejando o transporte coletivo, suas diretrizes de atendimento e a forma de concessão do Serviço Público;

VII - promover estudos técnicos sob a ótica da pluralidade dos meios de transporte, que possam indicar modalidades alternativas para o transporte público coletivo e individual;

VIII - estruturar e implantar na medida de suas demandas, o Sistema Municipal de Trânsito, fundamentado no Código de Trânsito Brasileiro, indicando o uso adequado das vias e logradouros públicos municipais, concedendo objeto de sujeição às penalidades, através do poder de polícia instituído.

Artigo 10. São ações estratégicas à implantação do Sistema de Mobilidade Municipal:

I - promover tratamento paisagístico adequado ás vias, de modo a proporcionar segurança e conforto à mobilidade dos cidadãos e à preservação do patrimônio cultural da cidade;

II - projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de Adamantina de forma a considerar a acessibilidade universal e cidadã;

III - exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;

IV - conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais;

V - desenvolver o Plano Cicloviário Municipal, prevendo a implantação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso;

VI - desenvolver o Plano de Rotas do Transporte Coletivo Municipal, podendo instituir, caso necessário, a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;

VII - desenvolver o Plano de Transporte Escolar Municipal, por demanda pública, independente do Transporte Coletivo Municipal, podendo instituir, caso necessário, a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;

VIII - instituir órgão executivo municipal de trânsito, encarregado da manutenção constante das vias e logradouros, bem como da confecção e instalação de sinalização viária adequada, em conformidade com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro;

IX - ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade e a forma de oneração para sua utilização;

X - incentivar a criação de vagas e estacionamentos privados para veículos no centro urbano;

XI - planejar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, como forma de restringir o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária em zonas específicas.

CAPÍTULO IV
DAS DEFINIÇÕES

Artigo 11. Para os fins desta Lei Complementar ficam estabelecidos os seguintes conceitos e 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 - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo a pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

III - CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização especifica;

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

V - DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

VI - FAIXA 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 a bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

VII - 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;

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

IX - 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;

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

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

XII - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores

privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

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

XIV - 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;

XV - TRANPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais especificas;

XVI - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros, utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XVII - 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;

XVIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios, que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XIX - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

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

XXI - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada a ilha e o canteiro central;

XXII - VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

CAPÍTULO V
DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE ADAMANTINA – PLANMOB

SEÇÃO I
DO CONTEÚDO DO PLANMOB

Artigo 12. O Plano de Mobilidade Urbana de Adamantina – PlanMob contemplará:

I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II - as metas de curto, médio e longo prazo;

III - os indicadores de desempenho e monitoramento do Sistema de Mobilidade Urbana;

IV - as ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;

V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI - programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres;

b) a previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas;

c) ações de estímulo á circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como as ações educativas focadas em segurança, dentre outras;

d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, dentre outras.

VII - Os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) as linhas de bairros e distritos;

d) o sistema suplementar de transporte coletivo;

e) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, as linhas executivas, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

VIII - as infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;

b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada.

IX - o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário:

a) sinalização viária;

b) projeto paisagístico;

c) revitalização da infraestrutura do sistema viário;

d) pavimentação;

e) áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

X - a garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

XI - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XII - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição de cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas e forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII - ações referentes aos pólos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados;

XIV - política de estacionamento integrada ás diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano;

XV - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XVI - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Artigo 13. O Plano de Mobilidade Urbana de Adamantina – PlanMob contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados individuais;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Artigo 14. Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no Artigo 9º desta Lei, o PlanMob estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com a normatização estabelecida nesta Lei.

Artigo 15. Visando atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente o transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - implantação de rede estruturante do transporte coletivo compatível com a necessidade local, garantindo eficiência e qualidade;

II - ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;

IV - ampliação da integração física e operacional do transporte coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte coletivo;

VI - desestímulo do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;

VII - promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto ao uso do transporte individual e coletivo;

VIII - incentivos fiscais para garantir transporte eficiente e de qualidade nos setores urbano e rural.

Artigo 16. Visando atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade;

II - modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito;

IV - disseminação de informações sobre o Sistema de Mobilidade Urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;

V - modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

Artigo 17. Visando atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

Artigo 18. Visando atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

V - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Artigo 19. Visando atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários.

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

III - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Artigo 20. Visando atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - implantação da política tarifária do transporte coletivo com vistas a proporcionar maior inclusão social;

II - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

SEÇÃO III
DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Artigo 21. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados 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 - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e em horários pré-determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - demarcação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

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

V - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VI - implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de futuros corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno de terminais de transporte coletivo existentes – ou das que vierem a ser instaladas -, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte.

VII - priorização da aplicação de recursos provenientes de multas em ações e obras de implantação/manutenção de infraestrutura e sinalização viária e, ainda, em programas de educação para a mobilidade urbana, em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Adamantina – PlanMob;

VIII - priorização das obras relacionadas aos projetos viários prioritários, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte coletivo;

IX - fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros púbicos, atendendo a legislação em vigor, conforme normas da ABNT;

X - definição de um mapa de classificação de calçadas, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres;

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

XII - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com Municípios da Região de Adamantina, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma desta Lei.

CAPÍTULO VI
DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ADAMANTINA – PLANMOB

SEÇÃO I
DO MONITORAMENTO E DA AVALIAÇÃO DO PLANMOB

Artigo 22. Fica instituído o Departamento de Trânsito do Município de Adamantina, responsável pelo monitoramento da implementação do PlanMob, no que toca a operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às medas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo Único – Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana.

Artigo 23. O Departamento de Trânsito possui as seguintes atribuições em relação do PlanMob:

I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob;

II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o Sistema de Mobilidade Urbana no Município;

III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob e seus resultados;

IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados.

Artigo 24. O Departamento de Trânsito de Adamantina, sob coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento, deverá convocar pessoas e instituições da sociedade civil, que deverão acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável.

Artigo 25. As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de Adamantina – PlanMob serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - avaliação de tendências do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenário que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

§ 1º A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do PlanMob e seus resultados.

§ 2º A elaboração do diagnostico e do prognostico a que se refere o caput deste artigo compete a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Adamantina.

Artigo 26. As revisões do PlanMob terão periodicidade de 04 (anos) e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor do Município de Adamantina, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

SEÇÃO III
DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE ADAMANTINA - PLANMOB

Artigo 27. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob já definidos nesta Lei, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III - audiências públicas;

IV - consultas públicas.

CAPÍTULO VII
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 28. Os relatórios técnicos que integram o PlanMob serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura do Município, através da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento, bem como outras informações referentes ao Sistema de Mobilidade Urbana.

Artigo 29. O PlanMob e o diagnóstico do Sistema de Mobilidade Urbana utilizado como referencial para a sua elaboração serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura do Município.

Artigo 30. A Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob.

Artigo 31. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Adamantina, 26 de fevereiro de 2016.

JOÃO EDUARDO BARBOSA PACHECO
Prefeito do Município