LEI Nº 5.439, DE 19 DE AGOSTO DE 2019

Institui o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Itaúna-MG, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Itaúna, Estado de Minas Gerais, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o **Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itaúna**, que visa hierarquizar e disciplinar as vias e seus usos, em concordância com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

CAPÍTULO I
DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2º As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, segundo Eixos de Atuação, referem-se a:

I - transporte não motorizado, para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e acessibilidade universal;

II - transporte motorizado, com propostas para o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual;

III - transporte de bens, mercadorias e serviços, compreendendo a logística para as cargas e serviços, na área urbana e rural, mitigando os impactos do transporte ferroviário no Município, utilizando de tecnologias avançadas para controle e garantia da segurança aos munícipes;

IV - infraestrutura, abrangendo o sistema viário, equipamentos de controle, com a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento rotativo implantado, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

V - gestão, propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais.

Art. 3º Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégias a serem adotados, devem ser os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos de carga em locais e horários predeterminados;

II - incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano e eventos pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e acessibilidade;

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

IV - estabelecimento da política de estacionamentos, implantando sistema rotativo digital para uso racional do estacionamento público;

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

VI - priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;

VII - fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

VIII - priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas para pedestres;

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

X - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de Minas Gerais e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade, visando a desoneração dos insumos pertinentes à área da mobilidade;

XI - regulamentar os serviços de Taxi, Mototáxi e Motofrete no município através de processos de concessão facilitando a fiscalização e combatendo o transporte clandestino de passageiros;

XII - regulamentar o uso de aplicativos de mobilidade no âmbito municipal para gerar comodidade aos usuários, melhorando a gestão do transporte.

CAPÍTULO II
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 4º O sistema viário de que se constitui o Município de Itaúna tem suas vias categorizadas na seguinte hierarquia:

I - Arterial Radial;
II - Arterial Perimetral;
III - Coletora;
IV - Local corredor de transporte coletivo;
V - Local.

Parágrafo único. A classificação das vias pode ser verificada em Anexo do Plano Diretor e no Anexo I deste Plano de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO III
DA FUNÇÃO DAS VIAS

Art. 5º São funções da via segundo sua classificação:

I - Via Arterial Radial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade; com traçado radial em relação à área central;

II - Via Arterial Perimetral: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade; com traçado perimetral em relação à área central;

III - Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

IV - Via Local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 6º O Sistema Cicloviário deverá ser implantado ao longo das vias, em áreas onde não causem impacto ambiental.

Art. 7º Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 8º A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semafórica se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclovias devem ser, preferencialmente e sempre que possível, integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 9º Fica a critério da gestão municipal competente o detalhamento e a atualização do Sistema Cicloviário.

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10. As diretrizes para expansão do sistema viário devem seguir os parâmetros dispostos no Plano Diretor e suas revisões posteriores.

§ 1º As vias arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantido na abertura de novos loteamentos.

§ 2º Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundos de vale.

§ 3º As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

CAPÍTULO VI
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 11. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e toda e qualquer via pavimentada de Itaúna deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

Art. 12. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e funcionalidade da via.

Art. 13. A sinalização horizontal será adotada em todas as vias asfaltadas da cidade, organizando e controlando os deslocamentos, principalmente em regiões com geometria ou topografia que dificultem o uso das vias.

Art. 14. A Sinalização vertical será implantada em todas as situações em que forem necessárias informar aos usuários da via as condições, proibições e restrições no uso da via.

Art. 15. A instalação de unidades semafóricas só será feita após conclusão de um estudo que comprove a real necessidade de instalação do mesmo.

§ 1º A utilização do semáforo nos cruzamentos mais movimentados e que oferecem risco aos pedestres e aos motoristas, contará com o apoio da sinalização horizontal e da vertical sempre.

§ 2º Nos locais com maior volume de tráfego e com travessia de pedestres situadas próxima a entrada de escolas, seja equipada de um semáforo de pedestres ou travessia elevada (*Trafic calming*).

CAPÍTULO VII
DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 16. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, podendo ter a sua utilização através de um sistema rotativo, inferindo cobrança sobre o uso dos mesmos, sendo que o Poder Executivo Municipal tem obrigação de dispor o uso dos espaços de estacionamentos públicos implantados, de forma equânime e distributiva.

Art. 17. Nos estacionamentos do sistema rotativo deve ser reservado, no mínimo, 2% (dois por cento), daquelas vagas disponíveis em estacionamento público, a serem destinadas aos veículos de transporte de deficientes, preferencialmente em finais de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art. 18. Devem ser reservadas, no mínimo, 5% (cinco por cento) das vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos de transporte de idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em Resolução do CONTRAN.

Art. 19. Devem ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal, nestes casos, poderá proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 20. As vagas de uso do transporte público, coletivo e individual, devem ser dispostas pelo Município Itaúna em função do interesse público do serviço.

CAPÍTULO VIII
DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 21. Os polos geradores de tráfego são caracterizados como equipamentos urbanos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos, considerando a legislação em vigor com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente, com exigência de formulação de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e Relatório de Impacto na Circulação e Trânsito – RICT, quando da aprovação de implantação de um polo gerador de tráfego, sendo necessário prévia autorização do órgão de trânsito com circunscrição sobre a via seguindo os preceitos do CTB, em seu artigo 93 e resoluções que versam sobre a matéria.

Art. 22. São identificadas quatro centralidades como polos geradores de tráfego no Município:

I - Zona Central;
II - Bairro Boulevard Lago Sul e Avenida Jove Soares;
III - Zona Central Secundária Padre Eustáquio e Bairro Santanense;
IV - Zona Sudoeste (Bairros Morada Nova, Cidade Nova, Santa Edwiges).

Art. 23. A Zona Central é caracterizada por comércios, uso institucional, prestação de serviços e bancos e, todas as linhas de transporte público coletivo convergem para a área central, e adotando as seguintes diretrizes:

I - otimizar e acelerar o transporte público coletivo, minimizando seus impactos no trânsito local;
II - garantir segurança e comodidade aos usuários do transporte coletivo;
III - otimizar a eficiência, segurança e qualidade ao transporte de táxi;
IV - garantir a redução de impactos causados pelo transporte de carga;
V - implantar o sistema rotativo;
VI - garantir segurança dos pedestres.

Art. 24. O Bairro Boulevard Lago Sul e a Avenida Jove Soares compõem a região Centro-Sul, caracterizada como futura vertente de crescimento da cidade e, a descentralização favorece a eficiência e dinamismo do trânsito na cidade, sendo diretrizes para a Zona Centro-Sul:

I - ampliar o sistema de ciclovias;
II - reformulação das linhas de transporte público coletivo;
III - planejar nova estrutura de trânsito a fim de atender a nova centralidade;
IV - priorizar o transporte público coletivo;
V - implantação de guaritas que garantam qualidade, conforto e segurança aos usuários;
VI - ampliação do transporte por táxi;
VII - instalações para ciclo faixas;
VIII - regulamentação do transporte de carga;
IX - controle sobre os impactos causados por implantação de equipamentos comerciais e de serviço;
X - redução dos conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
XI - garantia de calçadas acessíveis;
XII - implantar o sistema rotativo.

Art. 25. A Zona Central Secundária Padre Eustáquio e Bairro Santanense são definidas no Plano Diretor como "zonas onde se pretende desenvolver centros de comércio e serviços alternativos em relação aos do centro tradicional". São diretrizes para as Zonas Centrais Secundárias:

I - redução dos conflitos do trânsito com as passagens de nível da rede ferroviária;
II - melhoria do transporte público coletivo e das condições do trânsito como incentivo ao desenvolvimento local;
III - fiscalização com vistas a garantir a melhoria da Infraestrutura viária.

Art. 26. A Zona Sudoeste (Bairros Morada Nova, Cidade Nova, Santa Edwiges) é caracterizada como a região com maior adensamento populacional da cidade. São diretrizes para a Zona Sudoeste:

I - expansão das políticas de tarifas reduzidas para o transporte público coletivo;
II - otimização do sistema de transporte público coletivo;
III - flexibilização dos horários de transporte público coletivo nos horários com maior demanda;
IV - otimização das rotas do transporte público coletivo;
V - fiscalização com vistas a garantir a melhoria da infraestrutura viária;
VI - garantia da segurança dos usuários do transporte público coletivo.

CAPÍTULO IX
DO RELATÓRIO DE IMPACTO NA CIRCULAÇÃO E TRÂNSITO

Art. 27. Será exigido o Relatório de Impacto na Circulação e Trânsito – RICT como etapa de aprovação de projeto de quaisquer empreendimentos que se enquadrem em uma ou mais das seguintes categorias:

I - polo gerador de fluxo de pessoas e veículos;
II - estabelecimento receptor de grande contingente de produtos através de veículos de carga;

III - estabelecimento distribuidor de produtos ou mercadorias;
IV - estabelecimento com frota específica.

CAPÍTULO X
DA REALIZAÇÃO DE EVENTOS

Art. 28. Os eventos que acontecem nas vias públicas são de responsabilidade da administração municipal.

Art. 29. Deverá ser protocolado no Setor de Protocolo da Prefeitura Municipal de Itaúna, com 15 (quinze) dias de antecedência, requerimento de autorização e/ou providências para a realização de qualquer tipo de evento a ser realizado em vias públicas.

§ 1º O responsável pelo evento deverá apresentar no Setor de Protocolo um estudo acerca dos impactos gerados pela realização do evento, conforme documentação base a ser formulada pelo Órgão Municipal Gestor de Trânsito.

§ 2º O setor responsável pela análise de viabilidade do evento poderá aprovar ou não a realização do evento, desde que seja devidamente embasado.

CAPÍTULO XI
DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

Art. 30. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na Cidade de Itaúna estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 31. Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando a hierarquia viária, são os que se seguem:

I - Vias Arteriais: 60 Km/h;
II - Vias Coletoras: 40 Km/h;
III - Vias Locais: 30 Km/h.

CAPÍTULO XII
DO SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 32. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - Transporte Público Coletivo;
II - Transporte Público Alternativo e Complementar;
III - Transporte Público por Táxi;
IV - Transporte Escolar;
V - Fretamento;
VI - Transporte Individual;
VII - Transporte de Cargas.

Art. 33. O Transporte Público Coletivo no Município de Itaúna, efetuado por ônibus, deve corresponder às demandas progressivas, bem como à capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

Parágrafo único. O transporte público coletivo por ser serviço público se dará por meio de concessão por um período de 10 (dez) anos, sendo que a empresa vencedora deverá apresentar semestralmente um relatório de metas. Deverá também prestar um atendimento satisfatório e frota renovada, não podendo ter seus veículos mais de 7 anos de uso.

Art. 34. O Transporte Público Coletivo, urbano, distrital e rural, é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada através de concessão, sendo o contrato cancelado caso não sejam seguidas as obrigações nele instituídas.

Art. 35. O Transporte Público Alternativo Complementar é a modalidade não concorrente ao transporte público coletivo, destinado às áreas não atendidas pelo transporte público coletivo, exclusivamente em distrito e zona rural, com tarifas e veículos diferenciados.

Art. 36. O serviço de táxi é considerado como um meio de transporte público individual, remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito à delimitação de itinerário.

Parágrafo único. O transporte público por táxi configura igualmente serviço público, devendo ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão, seguindo os padrões e normas estabelecidas pelo município através de regulamentação pelo poder executivo.

Art. 37. Transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Parágrafo único. O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

Art. 38. Transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 39. Caracteriza-se como transporte individual motorizado o deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

Art. 40. Para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, devem ser implementadas ações que possibilitem deslocamentos adequados, com a adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas; a implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os

sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança; e a divulgação de comportamentos adequados no trânsito.

Art. 41. O transporte de cargas, definido como de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de coleta de lixo, de construção, entre outros, dentro do Município de Itaúna, vincula-se às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. Compete ao poder executivo municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de carga, de forma a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural das vias urbanas e rurais, definindo a circulação do tráfego de passagem, de acordo com o estabelecimento de rotas de carga, caracterizando os tipos veículos de serviços, de coleta de lixo, de construção, entre outros, sendo necessária a permissão para trafegar na malha urbana, em horários estabelecidos pela Diretoria Municipal de Trânsito e Transportes.

CAPÍTULO XIII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 42. São partes integrantes desta Lei os anexos:

I - mapa de hierarquização viária
II - divisão regional do município

Art. 43. Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Itaúna-MG, 19 de agosto de 2019.

Neider Moreira de Faria
Prefeito do Município de Itaúna

Paulo de Tarso Nogueira
Secretário Municipal de Regulação Urbana

Helimar Parreiras da Silva
Procurador-Geral do Município