LEI Nº 3.157, DE 31 DE JULHO DE 2023

DEFINE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE TIMBAÚBA-PE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO CONSTITUCIONAL DO MUNICÍPIO DE TIMBAÚBA, Estado de Pernambuco, usando das suas atribuições que lhe são conferidas, nos termos dos artigos 64 e 65, inciso V, da Lei Orgânica do Município, FAZ SABER, que a Câmara Municipal aprovou e eu SANCIONO a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba, e dá outras providências.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento de desenvolvimento urbano, e tem como objeto, a orientação das ações do Poder Público Municipal e da sua representatividade, nos temas relativos aos deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral promover o acesso amplo, seguro, eficiente, sustentável, resiliente e democrático à cidade, por meio do planejamento, da organização, da sistematização da operação e da fiscalização do Sistema de Mobilidade Urbana, e da regulação dos serviços de mobilidade urbana.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, e é o conjunto estruturado e coordenado de meios e

serviços de transporte urbano, infraestruturas de mobilidade urbana, que garantem os deslocamentos das pessoas e bens pela cidade.

§ 1º Para efeitos desta Lei, os modos de transporte não-motorizados estão subdivididos em modos ativos de transporte e modos de tração animal.

§ 2º Para efeitos desta Lei, os serviços de mobilidade compartilhada são caracterizados pelo uso temporário e rotativo, oneroso ou não, que permite a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo.

Seção II

DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º Para efeitos desta Lei considera-se:

I - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologia, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como, gestantes, obesos e idosos;
BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com segurança, controle de acesso, abrigado das intempéries, capacidade adequada à demanda, podendo ser público ou privado;

II - CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

III - CICLOFAIXA: Espaço destinado à circulação de ciclos (veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana), contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores específicos;

IV - CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física, amplamente sinalizada, com elementos físicos que garantam a velocidade máxima igual ou menor que 30km/h;

V - CICLOVIA: espaço destinado à circulação de bicicletas, segregado fisicamente da via pública de tráfego motorizado;

VI - CORREDOR DE TRANSPORTE: via, ou sequência de vias, de mesma categoria funcional ou não, com a finalidade de otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;

VII - EVENTOS DISRUPTIVOS: eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;

VIII - GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA: conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;

IX - LOGÍSTICA URBANA: processo de otimização das atividades de transporte, armazenagem e manuseio de cargas urbanas por operadores públicos ou privados, baseados no uso de tecnologia da informação e na mitigação das externalidades ao meio ambiente, no tráfego, na segurança viária e na demanda energética no contexto da economia de mercado;

X - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade;

XI - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

XII - MATRIZ DE MOBILIDADE: conjunto dos diferentes modos e meios de transporte que funcionam em conjunto para permitir os deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

XIII - MEIOS DE TRANSPORTE: os veículos de propulsão humana, animal ou motorizada, que compõem cada modo de transporte, reconhecendo o caminhar como o meio de transporte fundamental do ser humano;

MOBILIDADE ATIVA: conjunto de diretrizes e ações estruturadas que reforçam a caminhada e a bicicleta como meios de transporte para os deslocamentos de pessoas e cargas, principalmente os deslocamentos rotineiros;

XIV - MOBILIDADE COMPARTILHADA: compreende os serviços de uso temporário e rotativo, onerosos ou não, que permitem a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo;

XV - MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XVI - MODOS DE TRANSPORTE: modalidades do deslocamento de pessoas ou cargas;

XVII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades/veículos que utilizam tecnologia de propulsão motorizada;

XVIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal para propulsão;

XIX - MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE: submodalidades que utilizam esforço humano para propulsão;

XX - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, em local visível, preferencialmente delimitado e abrigado, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter as bicicletas de forma ordenada e segura;

XXI - PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

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

XXIII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público e individual, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXIV - POLO GERADOR DE TRÁFEGO: caso especial de um Polo Gerador de Viagem, definido por empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens;

XXV - POLO GERADOR DE VIAGEM: empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens, em qualquer modo de transporte, com potencial para causar impactos negativos na mobilidade urbana;

XXVI - RUAS COMPLETAS: conceito que visa conceber vias que permitam o acesso seguro ao espaço público de todos os usuários de forma democrática e acessível, priorizando a segurança de pedestres e ciclistas, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

XXVII - SUSTENTABILIDADE: capacidade do ser humano interagir com o mundo, preservando o meio ambiente para não comprometer os recursos naturais das gerações futuras, integrando as questões sociais, energéticas, econômicas e ambientais;

XXVIII - TRANSPARÊNCIA ATIVA: a divulgação proativa e com acessibilidade universal de dados por iniciativa do próprio setor público independente de requerimento;

XXIX - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte empregado na realização de viagens individualizadas, utilizando veículos particulares;

XXX - TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

XXXI - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

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

XXXIII - VIA ARTERIAL: 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;

XXXIV - 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;

XXXV - VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem Travessia de pedestres em nível.

XXXVI - VIA ESTRUTURANTE: são eixos viários interurbanos e entre bairros, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

XXXVII - VIA LOCAL: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, sendo preferenciais para pedestres;

XXXVIII - VIA SECUNDÁRIA: vias que servem de ligação entre as vias estruturantes;

Seção III

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes Princípios:

I - acessibilidade universal;

II - segurança nos deslocamentos das pessoas, em especial pedestres e ciclistas;

III - sustentabilidade da mobilidade urbana, nas dimensões social, econômica e ambiental;

IV - desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável;

V - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, priorizando a gestão da demanda por mobilidade sobre a oferta adicional de infraestrutura viária destinada aos veículos motorizados individuais;

VII - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade urbana;

VIII - integração do planejamento da mobilidade urbana com o planejamento da ocupação e do uso do solo.

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.

IX - reduzir as emissões de ruído, gases de efeito estufa e demais poluentes dos componentes da mobilidade urbana;

X - transformar a matriz energética dos sistemas de mobilidade urbana;

XI - reduzir o consumo energético dos sistemas de mobilidade urbana;

XII - adotar processos de planejamento da mobilidade urbana que sejam tecnologicamente atuais e abertos para a sociedade;

XIII - adotar o monitoramento integrado e em tempo real das condições de mobilidade urbana;

XIV - promover a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade;

XV - estabelecer e adotar processos coordenados e planejados de resposta a eventos disruptivos, em especial os de origem climática;

XVI - estabelecer e adotar procedimentos de preparação antecipada para a operação do Sistema de Mobilidade Urbana durante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial os de origem climática;

XVII - estabelecer e adotar ações de mitigação dos impactos diretos na mobilidade urbana causados por eventos disruptivos, em especial os de origem climática;

Seção IV

Da Gestão da Mobilidade Urbana

Art. 9º A gestão da mobilidade urbana de Timbaúba deverá adotar medidas de Transparência Ativa como instrumento de gestão participativa, inclusive para aqueles dados que sejam coletados por concessionárias e/ou prestadoras de serviços públicos.

Art. 10. O Executivo Municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, poderá adotar desenvolver ou instituir:

I - incentivo ao escalonamento de horários para o início das diferentes atividades que ocorrem no âmbito municipal (por exemplo: horário para carga e descarga);

Art. 2° - São Diretrizes norteadoras da Política Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo àquelas da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - promoção da segurança das pessoas, em especial dos pedestres e ciclistas;

II - melhoria da qualidade dos sistemas de mobilidade urbana;

III - transformação para a mobilidade urbana sustentável;

IV - modernização da gestão da mobilidade urbana;

V - aumento da resiliência dos sistemas de mobilidade urbana;

VI - priorização das ações voltadas para os deslocamentos não motorizados sobre os deslocamentos motorizados;

VII - priorização das ações voltadas para o transporte público sobre o transporte individual.

Art. 8º As Diretrizes visam atingir os seguintes Objetivos, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - promover a segurança de pedestres e ciclistas;

II - reduzir a zero as mortes no trânsito;

III - reduzir a quantidade e a severidade dos sinistros de trânsito;

IV - promover a conduta cidadã na mobilidade urbana;

V - estabelecer e fiscalizar padrões de qualidade dos serviços de mobilidade urbana;

VI - estabelecer e fiscalizar padrões e procedimentos para implantação e manutenção da infraestrutura e dos meios de mobilidade urbana;

VII - promover a inclusão social na mobilidade urbana;

VIII - contribuir para o desenvolvimento das vocações econômicas e de negócios para a cidade;

II - incentivo às instituições privadas que adotarem estratégias de mobilidade corporativa sustentável em consonância com o disposto político;

III - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporária, de veículos motorizados, individuais ou coletivos, em locais e horários predeterminados.

IV - política tarifária das vagas em vias públicas e dos estacionamentos;

V - definição de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, condicionando o acesso e a circulação de veículos motorizados aos espaços urbanos sob controle;

VI - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos, e dos gases de efeito estufa, dos modos de transporte motorizados;

VII - tributação ou taxação sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana;

VIII - segregação, física ou operacional, de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público individual e modos ativos de transporte;

IX - integração dos estacionamentos, para bicicletas e veículos motorizados;

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

XI - incentivo a parcerias público-privadas em áreas de estacionamentos coletivos;

XII - promoção do ordenamento territorial voltado aos transportes alternativos das cidades vizinhas;

XIII - captação e utilização de recursos para ampliação e melhoria da mobilidade para pessoas com algum tipo de comodidade;

XIV - promoção de programas de ação voltados à mobilidade urbana;

XV - aplicar ordem de prioridade às calçadas para receber intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XVI - promoção do ordenamento territorial voltado ao adensamento populacional no entorno do centro da cidade de Timbaúba e terminais de estacionamentos do transporte alternativo;

CAPÍTULO II

DO FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

Seção I

Do Orçamento Municipal

Art. 11. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e metas definidos nesta Lei.

Art. 12. O orçamento municipal destinado à mobilidade urbana priorizará a alocação de recursos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura para pedestres, ciclistas e usuário do transporte público individual identificado no Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba.

Seção II

Das Receitas Adicionais

Art. 13. O Executivo Municipal deve garantir parte da receita auferida pela operação dos sistemas de estacionamentos rotativos onerosos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura de pedestres e ciclistas.

Art. 14. O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano.

Parágrafo único. A receita de publicidade auferida deverá ser destinada à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

Art. 15. O Executivo Municipal, mediante sua representação nas cidades circunvizinha, deve promover a existência de áreas para exploração de atividades comerciais e de serviços nos setores de embarque e desembarque dos transportes alternativos, localizados no Município do Timbaúba.

Seção III

Do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU

Art. 16. O Executivo Municipal promoverá a participação de recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU para o desenvolvimento da mobilidade urbana visando preferencialmente:

I - desenvolver infraestrutura para pedestres, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

II - desenvolver a infraestrutura para ciclistas;

III - desenvolver a infraestrutura para o usuário do transporte motorizado individual (mototaxistas).

CAPÍTULO III

DA GOVERNANÇA DA MOBILIDADE URBANA

Art. 17. O Executivo Municipal promoverá a concepção, planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção integrados, dos sistemas para pedestres, ciclistas, usuários do transporte individual e coletivo, usuários do transporte motorizado individual e cargas urbanas, fazendo uso das estratégias contempladas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação do uso do solo.

Seção I

Da Participação Social na Governança da Mobilidade

Art. 18. A participação da sociedade na governança da mobilidade urbana se dará no âmbito do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes - CMTT.

Seção II

Do Planejamento da Mobilidade Urbana

Art. 19. O planejamento da mobilidade urbana é constituído pelo planejamento integrado das infraestruturas e serviços para o pedestre, o ciclista, o usuário do transporte coletivo, o usuário do transporte individual, a carga urbana, o estacionamento e o uso do solo.

Seção III

Da Fiscalização da Mobilidade Urbana

Art. 20. O Executivo Municipal deve promover programas de fiscalização de segurança viária, de licenciamento dos estacionamentos e de emissões de gases de efeito estufa dos veículos motorizados, bem como do transporte de passageiros não regulamentados.

Parágrafo único. Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser apresentados ou disponibilizados periodicamente ao CMTT, ou ainda disponibilizados em portal de dados abertos.

Seção IV

Da Avaliação e Aprovação de Projetos de Mobilidade Urbana

Art. 21. Para efeito desta Lei, classifica-se como Projeto Estruturante de Mobilidade Urbana a intervenção física caracterizada nos termos a seguir:

I - construção de pontes, para pedestres ou ciclistas, sobre rio ou canal;

II - construção de vias de trânsito local, rápido ou arterial;

III – construção da ciclofaixas ou ciclovia;

IV - implantação de linhas de transportes alternativos;

V - construção de terminais de transportes individual motorizados;

VI – Modificação de Espaço Público para Implantação de Rampa De Acesso;

Art. 22. Os projetos estruturantes, de alcance municipal com participação do município, deverão ser apresentados ao CMTT, para que sejam desenvolvidos, de maneira integrada e de acordo com o disposto nesta Lei.

Art. 23. As novas intervenções para infraestrutura de mobilidade urbana de Timbaúba que não estiverem previstas na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba deverão ser apresentadas previamente ao CMTT.

CAPÍTULO IV

DOS INDICADORES DE MOBILIDADE URBANA

Art. 24. O Executivo Municipal realizará o monitoramento do desenvolvimento e das condições da mobilidade urbana no município mediante a produção e divulgação de indicadores de desempenho.

§ 1º Os indicadores serão detalhados quanto à forma e ao conteúdo na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba.

§ 2º A divulgação dos indicadores e de sua série histórica será realizada com periodicidade anual.

§ 3º Os indicadores abordarão os seguintes temas, dentre outros:

I - segurança viária;

II - qualidade das infraestruturas, meios e serviços de mobilidade urbana;

III - sustentabilidade social, econômica e ambiental da mobilidade urbana;

IV - resiliência da mobilidade urbana;

V - implantação e manutenção de infraestrutura de mobilidade urbana.

CAPÍTULO V

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE TIMBAÚBA

Seção I

Do Conteúdo

Art. 25. O Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana no Município.

Art. 26. Decreto do Executivo Municipal regulamentará este Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba em até 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º A regulamentação referida no caput deverá consolidar e disponibilizar os estudos, relatórios, dados e pesquisas, os Manuais mencionados nesta Lei, e demais documentos que componham o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, além de desenvolver os temas abordados nesta Seção.

§ 2º A regulamentação referida no caput deve considerar no mínimo os seguintes temas:

I - a visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;

II - os diagnósticos e prognósticos do Sistema de Mobilidade Urbana;

III - os indicadores de desempenho e de monitoramento;

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

V - a gestão dos dados e informações da Mobilidade Urbana de Timbaúba;

VI - as ações emergenciais;

VII - as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VIII - as ações para alcançar os objetivos estabelecidos por esta Política Municipal de Mobilidade Urbana;

IX - as ações voltadas a incorporar as questões de gênero, faixa etária, classe social, raça e etnia no planejamento da mobilidade urbana;

X - as ações voltadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braile;

XI - os estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;

XII - os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;

XIII - a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;

XIV - as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;

XV - o desenvolvimento e a aplicação de um modelo de demanda de transportes integrado ao uso do solo como instrumento de avaliação de projetos;

XVI - a inclusão do comércio informal no planejamento da mobilidade urbana;

XVII - a identificação e estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação de maneira clara e objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;

XVIII - as estratégias de financiamento das ações previstas nesta Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XIV - ações de promoção e estímulo ao uso do transporte não motorizado.

Seção II

Das Estratégias

Art. 27. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 8º desta Lei, o Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas, dentre outras:

I - implantação das câmeras de vídeo monitoramento para melhor fiscalização, assim sendo, a redução sistemática das velocidade máximas permitidas, inclusive com a implantação de zonas com velocidade reduzida;

II - a padronização sistemática da aquisição de dados de mortes no trânsito;

III - o monitoramento das ocorrências de morte no trânsito, consolidando e divulgando indicadores anuais;

IV - a avaliação multisetorial dos fatores que levaram às mortes;

V - a definição e divulgação de intervenções físicas e operacionais visando reduzir a quantidade e severidade dos sinistros de trânsito, e não permitir reincidência dos sinistros com vítimas fatais;

VI - a adoção do conceito de Ruas Completas nos projetos de desenho urbano realizados no âmbito do poder público e nos processos de aprovação de projetos privados;

VII - a adoção de padrões e procedimentos voltados à segurança das pessoas para requalificação de travessias de pedestres e ciclistas;

VIII - adoção de procedimentos de gestão da circulação que priorizem a segurança de pedestres e ciclistas, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

IX - a adoção de padrões e procedimentos de implantação e requalificação de escadarias em áreas de morros, priorizando a segurança das pessoas, e o acesso ao transporte público, especialmente daquelas pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

X - a adoção de padrões e procedimentos de implantação, requalificação e ampliação de calçadas, ciclovias e transporte motorizados individual para garantir a segurança das pessoas mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

XI - a garantia de espaços adequados e preferenciais aos pedestres e ciclistas nas intervenções físicas ou operacionais no Sistema de Mobilidade Urbana;

XII - a priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializam a segurança na mobilidade de pedestres e ciclistas especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

XIII - a fiscalização com ênfase na promoção da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

XIV - a promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;

XV - a criação ou manutenção de grupo técnico dedicado à coleta, processamento, gestão e divulgação sistematizada dos dados relativos aos sinistros de trânsito com vítima;

XVI - o desenvolvimento e a realização de ações de educação na mobilidade nas escolas municipais, e o estabelecimento de parcerias para extensão desses projetos às escolas estaduais e privadas;

XVII - o desenvolvimento e a realização de ações permanentes de educação na mobilidade nas atividades rotineiras municipais, em especial voltadas aos pedestres, as crianças, os idosos, os motociclistas, ciclistas e os jovens condutores;

XVIII - a adoção e fiscalização de padrões de qualidade de atendimento e operação para os serviços de transporte de passageiros;

XIX - a adoção de meios que possibilitem aos usuários realizarem denúncias, reclamações, comentários ou elogios sobre a qualidade dos sistemas de mobilidade em tempo real;

XX - a divulgação das ações tomadas pelo Poder Público Municipal, em resposta às ações fiscalizatórias, recebidas nos meios compartilhados de fiscalização;

XXI - a adoção e divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade urbana;

XXII - o desenvolvimento de programa de manutenção viária, considerando integralmente todos os espaços componentes do sistema viário;

XXIII - a promoção da acessibilidade universal, mediante a definição e implantação de Rotas Acessíveis, interligando os transportes coletivos com os polos de empregos, educação, saúde, cultura e lazer;

XXIV - a promoção da adequação da frota de veículos de transporte público individual, aos requisitos de acessibilidade universal e conforto adequado às condições climáticas do Município;

XXV - a realização de estudos e projetos buscando financiamentos das infraestruturas de mobilidade ativa e dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade;

XXVI - a realização de pesquisas e estudos para embasamento de ações que promovam a igualdade de gênero na mobilidade;

XXVII - a participação de mulheres nas equipes responsáveis pela elaboração, implantação e monitoramento de políticas, programas e projetos de mobilidade urbana, em todas as suas etapas;

XXVIII - promover a Logística Urbana considerando as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

XXIX - o planejamento e a realização de ações que visem ao aumento da participação dos modos ativos de transporte;

XXX - a adoção de política de estacionamentos que priorize a redução das vagas em vias públicas e o aumento da rotatividade das vagas existentes;

XXXI - o incentivo às iniciativas de utilização de veículos elétricos no transporte individual de passageiros;

XXXII - as iniciativas de utilização dos modos ativos de transporte e veículos elétricos de baixa potência pelo setor privado;

XXXIII - o aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens, adotando padrões de avaliação de impactos, condicionando sua implantação e operação à mitigação dos impactos e à existência de adequada capacidade de suporte da infraestrutura urbana;

XXXIV – a sistematização, padronização e divulgação dos estudos necessários e do processo de aprovação de projetos de mobilidade urbana;

XXXV – a adoção, e divulgação, de padrões operacionais mínimos a serem exigidos para aprovação de projetos de implantação, requalificação e manutenção de infraestruturas de mobilidade urbana;

XXXVI - a promoção da atualização periódica das bases de informações disponibilizadas à sociedade por meio dos canais de dados abertos municipais;

XXXVII - o desenvolvimento de um programa tecnológico e operacional, para coleta e processamento de dados de mobilidade em tempo real e de forma automática, disponibilizando à população dados, resultados e indicadores;

XXXVIII – a adoção de soluções tecnológicas para atendimento das demandas do Município para o monitoramento e a gestão da mobilidade urbana;

XXXIX - o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de planos de resposta a eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

XL - o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de procedimentos operacionais, a serem realizados mediante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

XLI – a definição de sistema de monitoramento e alerta, baseado nos diferentes níveis de impacto, previstos e ocorridos em decorrência de eventos disruptivos, que permita o acionamento paramétrico de planos de resposta e procedimentos operacionais especiais nos sistemas de mobilidade urbana;

XLII – o desenvolvimento de programa de mobilidade resiliente, contemplando a identificação e mensuração dos impactos esperados em decorrência dos eventos disruptivos já previstos, e a identificação, mediante estudos de vulnerabilidade, de intervenções físicas necessárias na infraestrutura de mobilidade existente;

XLIII - o desenvolvimento e a adoção de diretrizes construtivas adequadas para a garantia da operação dos sistemas de mobilidade urbana, a serem incorporadas pelos futuros projetos de infraestruturas de mobilidade;

XLIV - a definição do escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas, como meio de melhor distribuir a demanda por deslocamentos ao longo do dia.

Seção III

Das Políticas Setoriais de Mobilidade Urbana

Art.28. O desenvolvimento de projetos, ações, intervenções físicas e operacionais no Município, de iniciativa do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, ou do Setor Privado, inclusive aqueles em andamento ou em planejamento, devem observar as Políticas Setoriais na forma disposta nesta lei.

Subseção I

Da Política Setorial da Segurança Viária

Art. 29. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os pedestres e os ciclistas, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências, são as pessoas em condição de maior vulnerabilidade da mobilidade urbana e devem receber tratamento prioritário nos projetos e ações de mobilidade urbana.

Art. 30. O projeto, a implantação e requalificação de travessias de pedestres devem atender às diretrizes e especificações construtivas e operacionais estabelecidas no Manual de Desenho Urbano.

Parágrafo único. O Manual de Desenho Urbano de Timbáuba, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e deverá ser desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 31. As vias arteriais e coletoras devem possuir faixa de travessia de pedestres nas aproximações das interseções conforme definições do Manual de Estudos de Tráfego.

Art. 32. Os limites de velocidade nas vias do Município devem ser iguais ou inferiores às velocidades estabelecidas neste artigo de acordo com a respectiva classe hierárquica da via:

I - vias de trânsito rápido: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);

II - vias arteriais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

III - vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

IV - vias locais: 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

§ 1º A velocidade máxima de vias em trechos de ciclorrotas é de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), independentemente da classe hierárquica da via.

§ 2º O limite de velocidade das vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, deve ser fiscalizada permanentemente preferencialmente de forma eletrônica, sendo prioritária a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.

§ 3º Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob reponsabilidade do Município devem manter operação em tempo integral.

§ 4º Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 33. Objetivando a segurança viária, o Executivo Municipal, quando couber, deve promover ou intensificar medidas específicas, a exemplo de:

I - ações de identificação, tratamento efetivo e divulgação dos pontos do sistema viário onde forem registradas mortes no trânsito;

II - ações de fiscalização próprias e o apoio às ações de fiscalização do governo estadual de velocidade, de alcoolemia, verificação da documentação do motorista e do veículo;

III - ações de educação para o trânsito aos condutores, ciclistas e pedestres, incluindo ações pedagógicas específicas nas instituições de ensino em todos os níveis;

IV - demarcar, ou autorizar a demarcação, de espaço na faixa de rolamento para a passagem dos pedestres, inclusive pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, sempre que haja necessidade de ocupação do passeio, ou mesmo na própria calçada, devido à realização de obra no lote ou na calçada, por agente público ou privado;

V - condicionar a aprovação e o licenciamento de novos projetos à garantia dos padrões mínimos de largura de calçada;

VI - desenvolver parcerias entre o poder público e as entidades privadas para capacitação periódica dos trabalhadores e das trabalhadoras do sistema de mobilidade visando à construção de um ambiente mais seguro e pacífico no trânsito;

VII - desenvolver ações de conscientização sobre segurança viária.

Subseção II

Da Política Setorial de Pedestres

Art. 34. A caminhada é o meio e o modo de transporte fundamental do ser humano e a base da mobilidade urbana.

Parágrafo único. A caminhada deve ser promovida e incentivada para todos os deslocamentos, com ênfase aos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 35. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas de pedestres:

I - as infraestruturas de mobilidade urbana, de uso do pedestre, contemplam as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, pontes, túneis, vias pedestrianizadas e as travessias de pedestres;

II - a arborização, iluminação e sinalização para pedestres, são partes obrigatórias e indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de calçadas e passeios, tanto para fins de contratação e desenvolvimento de projetos básicos e executivos, quanto para contratação de serviços para execução das obras;

III - o projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem permitir o atendimento dos fluxos de pedestres existentes, assim como os estimados para curtos e médios e longos prazos;

IV - os projetos, a implantação, requalificação e reconstrução de pontes, viadutos, passarelas, túneis, trincheiras e demais elementos de transposição de obstáculos físicos, naturais ou não, devem permitir espaço destinado ao pedestre, segregado do espaço destinado aos veículos motorizados, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres;

V - o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de áreas, devem permitir espaços destinados ao pedestre, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

VI - o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de infraestruturas dedicadas ao pedestre devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Desenho Urbano de Timbaúba;

VII - a manutenção e/ou implantação de arborização é obrigatória nos projetos de recuperação de calçadas, passeios e pavimentação viária;

VIII - o projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem permitir o atendimento dos fluxos de pedestres existentes, assim como os estimados para os horizontes futuros de curtos e médios prazos.

Parágrafo único. O Manual de Desenho Urbano de Timbaúba, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido e/ou atualizado pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 36. O Executivo Municipal deve assumir, progressivamente, a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estruturante e histórico do Município.

Subseção III

Da Política Setorial de Ciclistas

Art. 37. A bicicleta é um meio de transporte, de promoção da saúde pública, da inclusão social, do esporte e do lazer.

§ 1º Os serviços de compartilhamento de bicicletas podem ser utilizados como um modo auxiliar do transporte público coletivo.

§ 2º O uso da bicicleta deve ser promovido e incentivado para todos os deslocamentos, com ênfase nos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 38. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas para os ciclistas:

I - as infraestruturas dedicadas ao ciclista contemplam as ciclovias, as ciclofaixas, as ciclorrotas e as respectivas interseções com a infraestrutura viária não dedicada;

II - a implantação da infraestrutura cicloviária deve buscar a segurança dos ciclistas, priorizando a formação de rede contínua, de implantação progressiva, de forma que não sejam implantados trechos isolados;

III - os paraciclos e os bicicletários são equipamentos complementares importantes da infraestrutura para o ciclista, devem ser contemplados nos projetos de infraestrutura cicloviária e de transportes públicos coletivos de média e alta capacidade;

IV - a arborização, a iluminação e a sinalização para ciclistas são indispensáveis nos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de ciclofaixas e ciclovias;

V - a implantação da rede cicloviária pelo Executivo Municipal priorizará os trechos indicados por este Plano de Mobilidade Urbana;

VI - o projeto, a implantação, a requalificação e a reconstrução da infraestrutura cicloviária devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Desenho Urbano e do Plano Diretor Cicloviário;

§ 1º O Manual de Desenho Urbano de Timbaúba, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

§ 2º A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba deve definir as diretrizes para integração dos sistemas de compartilhamento de bicicletas ao transporte público coletivo.

Art. 39. Em áreas comerciais, educacionais, de saúde, de serviços ou de grande atratividade de pessoas, o Executivo Municipal deve regulamentar a implantação por particulares de paraciclos em via pública.

Subseção IV

Da Política Setorial do Transporte Público Coletivo

Art. 40. O transporte público coletivo é o elemento estrutural da mobilidade urbana de Timbaúba, ao quais, todos os demais modos de transporte devem estar conectados, integrados e coordenados.

Parágrafo único. O uso do transporte público coletivo deve ser promovido e incentivado pelo Executivo Municipal para todos os deslocamentos, com ênfase no acesso ao trabalho, saúde e à educação.

Subseção V

Da Política Setorial do Transporte de Carga

Art. 41. O desenvolvimento e aplicação da Logística Urbana pelo setor público e privado, deve ser promovido pelo Executivo Municipal, para o transporte, armazenagem e operações de carga e descarga no ambiente urbano da cidade.

Art. 42. O Executivo Municipal promoverá o desenvolvimento dos serviços de transporte urbano sustentável de cargas, inclusive da coleta de resíduos, mediante a regulamentação:

I - dos padrões veiculares para as atividades de carga urbana, inclusive de emissões de poluentes e ruído;

II - dos horários de circulação dos veículos de carga urbana;

III - dos horários de operação de carga e descarga em espaço público;

IV - dos critérios de implantação de vagas de carga e descarga nas vias públicas;

V - dos critérios de exigência de área de carga e descarga em empreendimentos privados e prédios públicos;

VI - do porte adequado dos veículos de carga para circulação na malha viária urbana, considerando as características do sistema viário e do uso do solo;

VII - do controle da circulação de cargas perigosas;

VIII - da promoção do uso de bicicletas para distribuição urbana de cargas, mediante a provisão de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 43. O Executivo Municipal promoverá estudos para verificar a possibilidade de implantação de Centros Urbanos de Distribuição considerando a redução da circulação de veículos de carga de grande porte na área urbana.

Parágrafo único. Nas áreas centrais, o Executivo Municipal deve incentivar a instalação de Centros de Distribuição Local de Cargas Urbanas, visando à operacionalização de serviços de distribuição de carga urbana por meio de propulsão humana.

Art. 44. Considera-se, para efeitos desta Lei, como Corredor Logístico, a via que representar o acesso principal ao centro logístico do Município.

§1º O Executivo Municipal poderá definir ou regulamentar outras áreas logísticas estratégicas no Município.

§ 2º Os projetos, a implantação, a requalificação e a reconstrução de infraestruturas viárias, inclusive para implantação de sistemas de transporte de passageiros, nos Corredores Logísticos do Município devem permitir as condições físicas, operacionais e geométricas, necessárias à circulação de veículos de carga.

Subseção VI

Da Política Setorial Dos Polos Geradores de Viagens

Art. 45. Os Polos Geradores de Viagens - PGV devem promover a caminhada e o uso da bicicleta como modo de transporte desejável para o acesso de seus funcionários, estudantes, colaboradores ou clientes.

§ 1º Fica definido como Polo Gerador de Viagens - PGV, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade que tenham potencial para:

I - interferir na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias, no trânsito e na operação do transporte público prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;

II - atrair ou produzir grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno;

III - interferir no tráfego das vias públicas que dão acesso ao empreendimento.

§ 2º Os PGVs devem disponibilizar infraestruturas de apoio ao pedestre e ao ciclista, de acordo com o seu tipo de uso e porte.

§ 3º Os tipos de infraestruturas de apoio a serem exigidas, em função do tipo de uso e porte do PGV, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego de Timbaúba.

§ 4º A classificação, o processo de quantificação, e a forma de avaliação das externalidades negativas, decorrentes das operações industriais, comerciais e de serviços dos PGVs, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego de Timbaúba;

§ 5º O Manual de Estudos de Tráfego de Timbaúba, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 46 A Mobilidade Urbana é meio preponderante ao desenvolvimento econômico sustentável, alcançado mediante a mitigação das externalidades negativas de ordem social, econômica, energética e ambiental, decorrentes das atividades comerciais, industriais e sociais praticadas pelos agentes econômicos.

Art. 47. Fica definido como Polo Gerador de Tráfego - PGT, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade, que apresente uma área destinada ao estacionamento e circulação de veículos motorizados para usos não-habitacionais.

§ 1º Os PGVs são também classificados como Polos Geradores de Tráfego - PGT, quando existir alto potencial de geração de viagens motorizadas.

§ 2º Os PGTs que também se enquadrem como empreendimento de impacto, na forma da legislação municipal vigente, devem apresentar Estudo de Tráfego como parte integrante de seu Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

Art. 48. Os PGVs devem mitigar suas externalidades negativas operacionais, mediante a adoção de medidas objetivas de melhoria da mobilidade urbana.

§ 1º Os PGVs de uso não-habitacional, a partir da análise do Estudo de Tráfego correspondente, devem adotar as seguintes medidas:

a) a disponibilização de um conjunto de paraciclos de acesso e uso público para clientes;

b) a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado com capacidade compatível com o porte do empreendimento;

c) as operações de embarque e desembarque dos PGVs não devem ser realizadas em via pública;

§ 2º Os PGVs de uso habitacional devem adotar as seguintes medidas:

a) a disponibilização de um conjunto de paraciclos de uso público para visitantes e prestadores de serviço;

b) a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado para moradores com capacidade compatível com o porte do empreendimento;

c) a implantação de áreas de embarque e desembarque com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV a serem aprovadas pelo órgão gestor de trânsito, sem comprometimento das dimensões mínimas de calçadas;

d) a implantação de áreas de carga e descarga para mudanças e outros prestadores de serviços, com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV;

e) a integração com o STPP, em especial para empreendimentos habitacionais populares, garantindo junto aos órgãos competentes a operação dimensionada adequadamente à demanda gerada pelo PGV.

Art. 49. O Executivo Municipal deve considerar no processo de licenciamento de novos PGVs e na expansão de PGVs existentes, inclusive quando da mudança de uso, as seguintes diretrizes referentes aos impactos na mobilidade urbana:

I - a avaliação das condições atuais e planejadas de operação dos sistemas de mobilidade urbana diretamente afetados pelo PGV, considerando as calçadas, rede cicloviária, transporte público coletivo, transporte de carga, estacionamentos internos e em via pública e a circulação viária;

II - a avaliação detalhada das demandas adicionais causadas pelo PGV nos sistemas de mobilidade urbana;

III - a avaliação do custo social, representado pelo aumento do tempo e do custo total de viagem dos usuários de todos os modos de transporte afetados;

Art. 50. O Executivo Municipal pode inibir ou restringir a implantação de novos PGTs ou de expansões de PGTs existentes propostos, conforme definir o Manual de Estudos de Tráfego.

Subseção VII

Da Política Setorial Dos Estacionamentos

Art. 51. O estacionamento é instrumento da gestão da mobilidade, e deve ser utilizado para promover o uso sustentável dos espaços públicos, lotes e edificações, visando à redução progressiva do uso dos veículos motorizados individuais.
Parágrafo único. Os estacionamentos contemplam, para efeito desta Lei, os locais de parada temporária de bicicletas, automóveis, motocicletas, veículos de carga, veículos de serviço e turismo.

Art. 52. O Executivo Municipal poderá limitar a oferta de estacionamentos de novos PGTs a serem licenciados, mediante avaliação da capacidade de suporte da rede de transporte público coletivo, da infraestrutura viária e da disponibilidade de vagas de estacionamento em via pública na área de influência direta do empreendimento.

Art. 53. O Executivo Municipal promoverá implantação de sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública nas áreas comerciais, de educação superior, de serviços, e demais locais que se mostrarem necessários.

§ 1º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública, nas áreas comerciais e de serviços, devem prever vagas ou horários específicos para veículos em operação de carga e descarga, com horários de operação compatíveis com as diretrizes de horários de circulação de veículos de carga estabelecidas para a via em questão.

§ 2º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública devem adotar estruturas tarifárias que assegurem a progressão crescente do custo horário de estacionamento a fim de atingir as taxas de ocupação e de rotatividades definidas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba e Lei municipal.

Art. 54. O Executivo Municipal coibirá a obstrução das calçadas devido ao rebaixamento de meio-fio para fins de estacionamento e acesso de veículos ao lote.

Art. 55. O estacionamento em via pública de ônibus de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Executivo Municipal.

Seção IV

Do Desestímulo ao Uso do Veículo Motorizado Individual

Art. 56. O Executivo Municipal adotará medidas para promover a progressiva redução do uso dos veículos motorizados individuais e priorizar a melhoria e a expansão da infraestrutura da rede de calçada e da rede cicloviária;

Art. 57. As áreas destinadas ao estacionamento em vias devem ser progressivamente substituídas por alargamento de calçadas, implantação de rede cicloviária, mediante estudo técnico que justifique a opção.

Art. 58. As áreas de estacionamento em vias locais, no entorno de instituições de ensino fundamental e médio, devem ser progressivamente convertidas em Zonas de Pedestres, alargando as calçadas e implantando áreas exclusivas de embarque e desembarque, com prioridade para o transporte escolar.

Art. 59. O Executivo Municipal poderá realizar ações periódicas ou permanentes de desestímulo do uso de automóveis e motocicletas mediante:

I - restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em vias públicas para circulação exclusiva de pedestres e ciclistas, inclusive em dias úteis, no horário comercial;

II - operação de rede de ciclofaixas temporárias em dias úteis, em período adequado à utilização de bicicletas para o deslocamento até o trabalho e de volta à residência, saúde e educação;

III - restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em áreas específicas, podendo limitar tal restrição a combinações de algarismos das placas dos veículos, matriz energética ou tipo de combustível;

IV - restrição temporária ou permanente, mediante pagamento de tarifa, para o acesso a áreas específicas, mediante uso de fiscalização eletrônica automatizada;

V - intensificação de fiscalização de estacionamento irregular em áreas específicas, principalmente em dias úteis, no horário comercial.

Seção V

Dos Dados de Mobilidade Urbana

Art. 60. Os operadores de serviços de mobilidade urbana devem produzir e disponibilizar dados operacionais, com a finalidade de fomentar o desenvolvimento de sistemas inovadores de planejamento e apoio ao cidadão, bem como de construir um ambiente de transparência e foco nas pessoas.

Subseção I

Da Produção de Dados

Art. 61. A produção de dados sobre a utilização e a oferta, pública ou privada, dos sistemas, meios e serviços de mobilidade urbana no município é obrigatória e condicionante para a respectiva operação.

Art. 62. A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica, de velocidade ou de avanço de sinal, pelo Município, devem incluir preferencialmente em seu escopo, a contagem classificada direcional automática de veículos motorizados, conforme o Manual de Estudo de Tráfego de Timbaúba.

§ 1º As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano de Timbaúba serão definidas no Manual de Estudos de Tráfego Urbano de Timbaúba.

§ 2º As contagens de tráfego e os estudos para o desenvolvimento de projetos no âmbito do Município, deverão sempre atender ao Manual de Estudos de Tráfego Urbano de Timbaúba.

Art. 63. O Executivo Municipal deve adotar procedimentos que promovam a integração da rotina do Município à coleta dos dados necessários para o planejamento da mobilidade urbana.

Subseção II

Da Disponibilização de Dados

Art. 64. Os dados de oferta e demanda, despersonalizados, de serviços de mobilidade urbana prestados no município são de propriedade pública e devem estar à disposição da sociedade e do Poder Público Municipal.

Art. 65. Os gestores e operadores dos meios e serviços de mobilidade urbana devem disponibilizar ao público, na internet, de forma automática e periódica, relatórios consolidados de estatísticas de uso dos respectivos sistemas, demandas por área e de conexões origem-destino.

Art. 66. Os gestores e operadores do sistema de monitoramento dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deverão disponibilizar periodicamente na internet, relatórios consolidados de estatísticas de cumprimento de viagens contemplando aqueles indicadores definidos na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba.

Art. 67. Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender ao disposto na legislação municipal que disciplina o Acesso à Informação, garantindo a utilização de formatos abertos na sua publicação.

Art. 68. O Executivo Municipal regulamentará quando couber a produção e disponibilização de dados da mobilidade urbana.

Seção V

Do Monitoramento e Avaliação

Art. 69. O monitoramento e avaliação da implantação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba, será realizado pelo Executivo Municipal.

§ 1º O monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba será realizado desde a sua implementação em toda a sua complexidade, à operacionalização das estratégias nele previstas, e aos seus resultados perante as metas de curto, médio e longo prazo.

§ 2º O órgão responsável pelo monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba, deverá apoiar os demais órgãos municipais na execução do plano, bem como produzir relatórios periódicos acerca de suas ações garantindo dados abertos à sociedade.

Seção VII

Da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba

Art. 70. O Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba deverá ser revisado pelo Executivo Municipal e encaminhado à Câmara Municipal, em prazo não superior a 10 (dez) anos, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º As revisões do Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba se darão com participação da sociedade, na forma de Audiências, Reuniões e/ou Consultas Públicas, de reuniões do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes - CMTT, reuniões da Câmara Técnica de Mobilidade do Conselho da Cidade, e garantindo, no mínimo, um evento público de discussão;

§ 2º As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba exigem a realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana, e deverão contemplar, pelo menos:

I - a realização de pesquisas de mobilidade, incluindo:

a) pesquisas origem-destino de pessoas;

b) pesquisas origem-destino de cargas;

c) pesquisas de contagens de pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

d) pesquisas de velocidade;

e) pesquisas de carregamento do transporte público.

II - a análise, à luz dos objetivos estabelecidos nesta Lei, da situação do Sistema de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no Município, incluindo a avaliação objetiva dos indicadores de desempenho, e da efetividade de cada uma das ações realizadas;

III - a avaliação de tendências do Sistema de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 71. A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de Timbaúba estabelecerá a quantidade de vagas de estacionamento de bicicletas e veículos de serviço em relação à quantidade de unidades residenciais.

Art. 72. Os casos omissos, serão dirimidos mediante análises e posterior emissão de parecer do CMTT.

Art. 73. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Timbaúba – PE, 31 de Julho de 2023.

MARINALDO ROSENDO DE ALBUQUERQUE:40806022434

Assinado de forma digital por MARINALDO ROSENDO DE ALBUQUERQUE:40806022434
Dados: 2023.07.31 11:15:52 -03'00'

MARINALDO ROSENDO DE ALBUQUERQUE
PREFEITO