JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 15, DE 22 DE MAIO DE 2018.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Ilustres Vereadores,

Ilustres Vereadoras,

Apresentamos a esta Augusta Casa Legislativa, o presente Projeto de Lei nº 15, de 22 de maio de 2018, que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Marabá e regulamenta as Políticas para Mobilidade e Acessibilidade Contidas no Plano Diretor Participativo de Marabá."

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá - PlanMob-MAB, se faz necessária, para a melhoria da qualidade de vida da população Marabaense, uma vez que, o PlanMob é o instrumento de planejamento e gestão da mobilidade de um município, o qual trata de desenvolver e propor como se darão os deslocamentos de pessoas e bens em uma cidade.

No caso do município de Marabá, essa elaboração se faz necessária ainda, para atender ao disposto na Lei Municipal nº 17.846, de 2018, que dispõe sobre a Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá, e Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e determina que os municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes elaborem seus planos de mobilidade, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos federais para obras de infraestrutura de mobilidade.

O desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Urbana trata-se de uma ação complexa, uma vez que, o Plano deve propor soluções para questões que por muito tempo foram fomentadas pelo modelo de desenvolvimento urbano brasileiro, o qual não induzia o crescimento com equidade e sustentabilidade, e, os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes. Além disso, há uma valorização maior dos terrenos em áreas mais desenvolvidas, o que obriga a população pobre a ocupar áreas

cada vez mais distantes, desprovidas de infraestrutura.

A dispersão territorial das cidades faz com que a quantidade e a distância dos deslocamentos diários sejam elevadas, o que torna a população altamente dependente dos sistemas de transporte. Os ônibus urbanos são os responsáveis por grande parte das viagens, mas, sem infraestrutura adequada e prioridade nas vias, dentre outros fatores, ficam sujeitos os congestionamentos. A falta de qualidade do transporte público coletivo, por sua vez, faz crescer a migração dos usuários para o transporte individual motorizado (automóveis e motos).

A elaboração deste Plano de Mobilidade Urbana foi baseada nos conceitos de Mobilidade Urbana Sustentável considerando: foco nas pessoas, acessibilidade e qualidade de vida, importantes atores ativamente envolvidos no processo, planejamento multidisciplinar, combinação de infraestrutura, mercado, serviços, informações e promoção, aumento gradual de eficiência e otimização, avaliação periódica de impactos e elaboração de um processo de aprendizado.

A modelagem do conceito do PLANMOB-MAB se deu considerando os seguintes elementos: A tradução, conforme o contexto e especificidade de Marabá, serviços de transporte público coletivo, circulação viária, a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, polos geradores de viagem, áreas de estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos, áreas e os horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

O processo de construção do PLANMOB-MAB estabeleceu os seus objetivos, princípios, fundamentos e diretrizes com base na capacidade financeira, de infraestrutura e contexto social no qual o Município de Marabá está inserido.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, foi dividida em 4 (quatro) etapas: Mobilização, Pesquisa e levantamento de informações, Diagnósticos e Prognósticos, e, Elaboração da Minuta, o trabalho foi desenvolvido com base nas informações e diagnósticos municipais existentes e na complementação das informações com o levantamento de dados. A integração dos agentes municipais foi suma importância para o atendimento dos prazos;

Na fase de mobilização foi designada a Comissão Especial para Elaboração do Plano: Gestores e Técnicos dos seguintes órgãos municipais: Secretaria Municipal de Planejamento e Controle, Departamento Municipal de Transporte e Transito Urbano, Superintendência de Desenvolvimento Urbano, Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Departamento Municipal de Posturas, Procuradoria Geral do Município e Secretaria Municipal de Comunicação

Nas fases de Pesquisa e levantamento de informações, e, de Diagnósticos e Prognósticos, foram realizadas reuniões com os agentes envolvidos, para coletar as informações básicas para subsidiar as análises técnicas, além de levantamento da legislação, aplicação de questionários, realização de relatórios de campo, a partir dos quais foram mapeados os principais pontos de atenção do Sistema de Mobilidade Urbana de Marabá.

O Plano ora apresentado, seguiu os devidos ritos processuais incluindo o a participação popular através da aplicação de questionários, reuniões temáticas e setoriais. O processo participativo foi associado ao técnico através dos diagnósticos, reuniões propositivas e de sistematização, os produtos destas etapas foram o Relatório Participativo e o Relatório Final do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que estão anexos a esta justificativa.

Assim, conta-se mais uma vez com a imprescindível colaboração e o entendimento dos Senhores Vereadores para a aprovação deste Projeto de Lei, para que desta forma, possamos viabilizar a implantação do projeto objeto da presenta proposição. Na oportunidade, renovamos protestos de estima e consideração a todos os membros dessa pela Câmara Municipal de Marabá.

Sebastião Miranda Filho
Prefeito Municipal de Marabá

PROJETO DE LEI Nº 15, DE 22 DE MAIO DE 2018.

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA NO MUNICIPIO DE MARABÁ E REGULAMENTA AS POLÍTICAS PARA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE CONTIDAS NO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE MARABÁ.

O **Prefeito Municipal de Marabá**, Estado do Pará, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá com a finalidade de orientar as ações do município de Marabá/PA no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá - PlanMob-Mab foi elaborado com base nas Leis Federais nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), e nº 13.146, de 06 de julho de 2015, que Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e Lei Municipal nº 17.846, de 29 de março de 2018, que dispõe sobre a Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

Art. 2º. A Política de Mobilidade Urbana, executada pelo Poder Público Municipal conforme as diretrizes gerais fixadas nesta Lei, tem por objetivo propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, onde os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários e maioritários.

Art. 3º. A Política de Mobilidade Urbana do Município de Marabá guarda observância aos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável da cidade de Marabá nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - conversão do pedestre no principal protagonista da mobilidade na cidade;

IV - gestão democrática, planejamento e avaliação;

V - segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;

VI - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano;

VII - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e distrital;

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

X - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

XI - fomento à utilização do transporte coletivo;

XII - melhoria da circulação de veículos na cidade;

XIII - organização do espaço para o estacionamento em superfície;

XIV - distribuição ágil de mercadorias por meio da ordenação dos polos de carga e descarga;

XV - melhoria da segurança viária;

XVI - articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

Art. 4º. Os objetivos da Política de Mobilidade Urbana são os seguintes:

I - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II - contribuir para a promoção do desenvolvimento urbano em condições compatíveis com o estabelecido no Plano Diretor Participativo de Marabá;

III - utilizar padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;

IV - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social oferecendo o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

V - proporcionar segurança e conforto nos deslocamentos de transportes motorizados e não motorizados, promovendo a inclusão das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida no sistema de circulação;

VI - qualificar o espaço urbano de modo a contribuir com o desenvolvimento urbano, social e econômico;

VII - promover a qualidade de vida da população, proporcionando segurança, rapidez e conforto na circulação de pedestres;

VIII - desenvolver projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como os polos geradores de interferência no tráfego;

IX - promover a articulação entre os diferentes núcleos da cidade;

X - reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade;

XI - desestimular o uso do veículo motorizado individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo e de bicicletas, conscientizando a população quanto ao uso adequado dos sistemas de circulação;

XII - disciplinar o sistema viário e de circulação de forma a proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIII - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;

XIV - integrar as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;

Art. 5º. Os Objetivos Estratégicos, coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana são:

I - garantir a acessibilidade na ocupação e circulação nas edificações de equipamentos públicos e privados, novos ou existentes na rede viária e no sistema de transporte público;

II - fomentar a prestação de serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades dos usuários, criando mecanismos para atender às situações de isolamento dos cidadãos.

III - instituir programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da rede viária para o deslocamento a pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança e conforto;

IV - instituir a Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA, formada por representantes técnicos da gestão municipal envolvidos nas questões de mobilidade urbana;

V - estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos, e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;

VI - garantir nos espaços públicos e privados dos polos geradores de interferência no tráfego de médio e grande porte, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;

VII - ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade, devidamente adequados as normas de acessibilidade;

VIII - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o número de viagens em modos de transporte coletivos, em relação ao total de viagens em modos motorizados individuais, públicos e privados;

IX - promover a segurança no trânsito;

X - promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para os transportes públicos de passageiros e os meios não motorizados;

Parágrafo único. Para viabilizar ampliação da infraestrutura de mobilidade urbana, o município poderá utilizar os instrumentos urbanísticos de direito de preempção e operações urbanas consorciadas, e, a contrapartida de mobilidade urbana, previstos no Plano Diretor Participativo de Marabá.

Art. 6º. Os conceitos e definições aplicados a esta Lei estão elencados no Anexo I.

CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA E SUSTENTABILIDADE

Art. 7º. A Política de Mobilidade Urbana do Município deve seguir as premissas de sustentabilidade, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - apoiar o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias que valorizem a mobilidade urbana sustentável, promovendo sua melhoria e otimização, inclusive com o aprimoramento de passeios públicos arborizados e sustentáveis;

III - integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de saúde, educação, assistência, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;

IV - priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

V - desenvolvimento de um sistema de circulação que ofereça alternativas de interligação entre os bairros e acesso ao centro urbano tradicional, bem como o fortalecimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VI - fomento a pesquisas relativas à mobilidade urbana e acessibilidade;

VII - captação de recursos financeiros e linhas de financiamento em fontes nacionais e internacionais para as obras de infraestrutura viária;

VIII - capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas ás políticas do PlanMob-Mab;

IX - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob-Mab;

X - priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário, para a otimização do sistema municipal de mobilidade urbana;

XI - criação de uma estrutura de passeio público, malha ciclo viária e trilhas para o ecoturismo.

CAPÍTULO IV
DAS POLÍTICAS, PROGRAMAS E PROJETOS

Art. 8º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá visa concretizar os princípios e objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, segundo as diretrizes gerais e premissas de sustentabilidade definidas nos capítulos posteriores.

Art. 9º. Compõem o Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

I - política do transporte não motorizado;

II - política de transporte urbano;

III - política da ordenação do tráfego de veículos pesados e regulação do transporte de cargas;

IV - política dos usos do solo geradores de interferência no tráfego;

V - política da educação e segurança para o trânsito;

VI - política do tratamento, classificação e hierarquização da rede viária;

VII - política de estacionamentos.

VIII - política das edificações e espaços públicos, equipamentos e mobiliário urbano;

IX - política da estruturação da gestão e controle da mobilidade urbana;

Art. 10. Os Programas e Projetos desenvolvidos a partir das diretrizes desses eixos devem observar as diretrizes gerais de mobilidade urbana e as premissas de sustentabilidade estabelecidas nesta Lei, além de considerar as ações de transversalidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana para minimizar as externalidades negativas geradas pelo transporte urbano, mormente os

congestionamentos, os atrasos, a intrusão visual, os acidentes, os ruídos, as emissões e os impactos sobre a saúde.

Seção I
Da Política do Transporte não motorizado

Art. 11. A Política do transporte não motorizado visa converter o pedestre e o ciclista como principais protagonistas da mobilidade no Município, promovendo intervenções que qualifiquem a circulação não motorizada, o respeito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, os preceitos da acessibilidade universal com conforto e segurança aos cidadãos de forma a contribuir para a eliminação ou minimização dos conflitos intermodais e melhoria na qualidade de vida da população.

Art. 12. A Política do transporte não motorizado deverá:

I - assegurar a execução de calçadas conforme as larguras previstas no Plano Diretor Participativo do Munícipio e padrões contidos nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas, e demais referências normativas;

II - assegurar a execução de calçadas, passeios e vias, com a inclinação transversal máxima de 3% (três por cento) e a máxima inclinação longitudinal de 8,33 % (oito e trinta e três centésimos por cento);

III - normatizar a padronização de calçadas e passeios públicos, através da revisão do Código de Obras do Município de Marabá, considerando as especificidades locais, garantindo a continuidade nos deslocamentos a pé;

IV - assegurar que os passeios públicos possuam iluminação adequada, através da implantação e manutenção.

V - requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios públicos, travessias e pontos de paradas, mantendo-os livres e acessíveis aos usuários e respeitando suas necessidades de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e permanência;

VI - estabelecer os critérios de segurança viária do município, desde o desenvolvimento dos projetos à sua execução;

VII - implantar rede de caminhamento a pé, composto de calçadas e travessias, de forma hierarquizada, associadas ao uso do solo através da criação do Mapa de Classificação de Calçadas pelo Poder Público Municipal;

VIII - incluir nos projetos de implantação, modificação e ampliação de passeios públicos o percentual mínimo de área a ser arborizada, desde que preservadas as faixas livres e de serviços, com largura estabelecida na legislação pertinente;

IX - definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando a legislação específica e normas técnicas de acessibilidade;

X- tratar locais críticos para pedestres com medidas moderadoras de tráfego, voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;

XI - elaborar Manual de Calçadas, com a consolidação da legislação Municipal e normas técnicas exigíveis;

Art. 13. A adaptação e manutenção permanente de calçadas e dos passeios em praças, parques, largos, será de responsabilidade do Poder Executivo Municipal.

Art.14. A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel lindeiro a logradouro público que faz frente à calçada, e deverá ser pavimentada de acordo com o padrão estabelecido em legislação municipal específica e os critérios previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

§1º. O Município deverá implantar, por ato do Poder Executivo Municipal, o Programa de Regularização de Calçadas, com o objetivo de conscientizar e sensibilizar os cidadãos para executar, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação, cumprindo suas obrigações e principalmente garantindo acessibilidade a todos.

§2º. O Programa de Regularização de Calçadas poderá prever medidas de incentivo à população para a execução, assim como poderá prever penalidades àqueles que não executarem, conservarem e recuperarem as calçadas.

Art. 15. A Política do transporte não motorizado prevê a criação de Zonas de Prioridade de Pedestre - ZPP, para a adoção de medidas coordenadas de qualificação e requalificação de espaços, através de medidas como melhorias e ampliação de passeios públicos, criação e manutenção de faixas de pedestres, restrição de tráfego e sinalização de velocidade.

Art. 16. São diretrizes das Zonas de Prioridade de Pedestres:

I - garantir a continuidade dos itinerários de pedestres com plena acessibilidade e segurança;

II- requalificar calçadas e passeios públicos;

III - reservar espaços para o uso e estacionamentos de bicicletas;

IV - dotar de máxima acessibilidade o transporte coletivo nessas zonas;

V - evitar, na medida do possível, o estacionamento de veículos;

VI - evitar, na medida do possível, a circulação de veículos

VII - propor uma circulação pacificada dos veículos motorizados “Trânsito Calmado”;

VIII - requalificar os estacionamentos e permissões de estacionar nestas Zonas;

IX - realizar ações integradas de fiscalização quanto à utilização dos passeios públicos pelo comércio;

X - implantar e requalificar abrigos de parada do Transporte Coletivo;

XI - promover melhorias na iluminação pública dessas zonas;

XII – fomentar a implantação de projetos de arborização;

§1º Os projetos de melhorias do transporte não motorizado deverão ser desenvolvidos, levando em consideração os critérios apresentados neste Plano, respeitando as condições, limitações particularidade de cada Zona.

§2º O Município deverá desenvolver programas para garantir o acesso a pé e em transporte coletivo, às Unidades de Saúde uma vez que estas são polos atratores de mobilidade da cidade.

§3º O Município deverá implementar ações para a melhoria dos caminhos escolares, visando o desenvolvimento de atuações nos passeios públicos e nas faixas de pedestre, para assim, garantir corretas condições aos estudantes em seus deslocamentos a pé.

Art. 17. Ficam criadas as seguintes Zonas de Prioridade de Pedestre - ZPP's:

I - ZPP 1: Orla Sebastião Miranda - Marabá Pioneira;

II - ZPP 2: Centro Comercial da Marabá Pioneira;

III - ZPP 3: Avenida VP-8 - Nova Marabá;

IV - ZPP 4: Avenida VP-3 - Nova Marabá;

V - ZPP 5: Centro Comercial da Cidade Nova;

VI - ZPP 6: Avenida Antônio Vilhena - Cidade Nova;

§1º. O Poder Executivo Municipal deverá regulamentar os parâmetros urbanísticos e diretrizes de mobilidade das Zonas de Prioridade de Pedestre - ZPP's, criadas no Art. 17 desta Lei, no prazo de 2 (dois) a contar da publicação desta Lei.

§2º. O Poder Executivo Municipal poderá instituir novas ZPP's a partir da identificação de áreas prioritárias, ficando assegurada a participação da CPMA.

Art. 18. A Política do transporte não motorizado prevê a implantação de Sistema Cicloviário, buscando incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modo de transporte, devendo atender os seguintes fundamentos:

I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento de mobilidade sustentável, visando a redução do custo da mobilidade das pessoas e da poluição ambiental;

II - a elaboração de pesquisas de demandas locais com usuários, e identificação dos trajetos necessários e passíveis de receber vias cicloviáveis;

III - o estímulo ao uso de bicicleta para o transporte de pequenas cargas;

IV - a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto aos pontos de paradas;

V - a observância ao número mínimo de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos empreendimentos, conforme estabelecido na Seção VII desta Lei, que trata da Política de Estacionamentos;

VI - a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica, assegurando a uniformização dos projetos cicloviários;

VII - o incentivo ao uso de bicicleta no transporte escolar;

Art. 19. Compõem o sistema cicloviário:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formados por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas ou áreas compartilhadas;

II - bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas interligando-se às estações de integração modal.

Art. 20. As propostas de perfil cicloviário deverão assegurar a largura mínima de 1,25 (um metro e vinte e cinco centímetros) para cada sentido das ciclovias e ciclofaixas, e, dispor de critérios técnicos para assegurar que a pavimentação seja regular, impermeável e antiderrapante.

Art. 21. Os projetos de criação, ampliação e adequação dos espaços públicos para atender as diretrizes das ZPP's e Sistema cicloviário deverão estar consonância com as normas de acessibilidade, contidas nos instrumentos legais afins.

Art. 22. As ações de fiscalização para o cumprimento das normas previstas nessa Seção deverão constar na revisão do Código de obras e do Código de Posturas do Município de Marabá.

Seção II
Da Política de transporte urbano

Art. 23. A Política de transporte urbano denomina-se como o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas, sendo composta pelos seguintes meios:

I - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Executivo Municipal;

II - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

III - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

IV - transporte hidroviário: serviço de transporte realizado para a movimentação de cargas e de passageiros por uma via navegável.

Parágrafo único. O transporte remunerado privado individual de passageiros com cadastramento de passageiros via plataforma digital será regulamentado no prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei, de acordo com as diretrizes da legislação federal.

Art. 24. São diretrizes gerais da Política de transporte urbano:

I - minimizar os conflitos entre os meios de transporte urbano e assegurar a prioridade do transporte público coletivo em relação aos demais;

II - implantar o Sistema de acompanhamento e fiscalização dos meios de transporte urbano, de modo a assegurar a qualidade dos serviços prestados, bem como o cumprimento da legislação, termos e contratos firmados;

III - implantar o Sistema de monitoramento e gerenciamento de frota do transporte público, incluindo rastreamento, de modo a subsidiar estudos e informações à gestão municipal e ao usuário;

IV - fortalecer o órgão gestor do Sistema de transporte urbano - STU;

V - garantir qualidade de atendimento e treinamento aos motoristas das empresas, associações, sindicatos, cooperativas, transporte escolar, e demais motoristas atuantes no sistema transporte urbano, especialmente no tocante ao atendimento às pessoas com deficiência e idosos;

VI - revisar e unificar a legislação municipal e atos regulamentares, que dispõem sobre o STU, no prazo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta Lei, de modo a compatibilizar com as diretrizes contidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Plano Diretor Participativo de Marabá e neste Plano;

VII - instituir e implementar o Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU do STU, bem como promover os ajustes necessários ao atendimento às pessoas com deficiência, no prazo de 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei;

VIII - instituir políticas de redução da emissão de poluentes pelos veículos do STU;

IX - elaborar estudos de viabilidade de implantação de sistema de transporte fluvial de passageiros no município, integrado ao STU.

Subseção I
Do transporte coletivo urbano

Art. 25. Transporte público coletivo urbano é todo aquele meio de transporte, não individual, acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com itinerários e as tarifas definidos pelo Poder Público.

Art. 26. Todo o Sistema de transporte público coletivo urbano deve ser organizado na forma de uma única rede, integrados com os diversos modos de transporte através da articulação física, operacional e tarifária, independentemente de quem os opere.

Art. 27. Os serviços de transportes coletivos urbanos devem ser prestados de forma profissional, com organização adequada dos processos de trabalho, tais como manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração.

Art. 28. A Política do transporte público coletivo urbano deve atender às seguintes diretrizes:

I - assegurar o transporte público coletivo como direito social;

II - reorganizar, expandir e requalificar o sistema de transporte público coletivo;

III - fomentar estudos e projetos de sistemas de priorização do transporte coletivo e de detalhamento, como projetos básicos e executivos de empreendimentos que favoreçam a mobilidade urbana no Município;

IV - elaborar estudo para mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, que sinalizem, entre outras ações, diretrizes para implantação de terminais ou estações de integração, a requalificação e redefinição de linhas, rotas e pontos de parada, de forma a atender a universalização do transporte público;

V - padronizar as paradas de ônibus, garantindo segurança, cobertura e fornecimento de informações aos usuários sobre itinerários, horários, tempo de espera, veículo acessível, entre outras;

VI – disponibilizar veículos de transporte coletivo com acessibilidade para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

VII - reduzir os custos operacionais do sistema melhorando sua eficiência e financiamento, visando a redução e subsídio da tarifa ao usuário;

VIII - assegurar o serviço de transporte coletivo em horário noturno, finais de semana e feriados;

IX - propor medidas para estimular o uso do transporte escolar público e privado, e desestimular o uso do transporte individual, inclusive com regulamentação de paradas e estacionamentos em frente às escolas;

X - definir fluxo viário que determine a implantação de faixas prioritárias ou exclusivas para transporte coletivo urbano;

XI - regulamentar sistema de transporte entre o Distrito Sede e os Distritos Rurais, no prazo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta Lei;

XII - diminuir o tempo de espera dos usuários por transporte coletivo;

XIII - Estabelecer quadros de horários de circulação de transporte coletivo, constando, horários de saída, intervalos entre um veículo e outro e horários de chegada, de modo a assegurar o conhecimento prévio ao usuário.

XIV - minimizar as distâncias entre ponto de saída e paradas de ônibus, e, entre paradas de ônibus e ponto de chegada, de modo a evitar distâncias superiores a 1 km (um quilometro);

XV - avaliar, com periodicidade anual, as necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros e loteamentos mais distantes, propondo melhorias e ajustes quando necessário.

Art. 29. A infraestrutura voltada ao transporte coletivo deve garantir:

I - a prioridade na pavimentação e requalificação de vias, que são rotas das linhas de transporte coletivo, ou que venham a ser utilizadas para ampliação de rotas, considerando a capacidade de infraestrutura das vias;

II - a implantação de paradas de embarque e desembarque sinalizadas com informações sobre itinerário e frequência do transporte coletivo;

III - a implantação de pontos de parada dotados de acessibilidade e condições de conforto, protegidas contra intempéries, que motivem a população a optar pelo transporte coletivo, ao invés de usar o transporte individual motorizado;

IV - a implantação de terminais ou estação integrados e pontos de transbordo intermodal, de forma a permitir ao usuário escolher qual o modal de transporte mais adequado ao seu deslocamento;

V - a implantação e a readequação de calçadas, rampas, travessias, sinalização e equipamentos cicloviários com o objetivo de complementar e qualificar o acesso ao sistema de transporte coletivo;

VI - o incentivo a implantação de paraciclos próximos aos pontos de parada, a fim de favorecer a intermodalidade e garantir mais segurança aos usuários ciclistas.

Subseção II
Do Transporte público individual de passageiros

Art. 30. Os serviços de transporte público individual de passageiros no município de Marabá deverão atender as seguintes diretrizes:

I - assegurar a porcentagem mínima de táxis acessíveis, conforme disposto no Art. 51 da Lei Federal 13.146 de 06 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência;

II - reestruturar o Sistema de tarifação para o transporte de mototáxis, de modo a evitar cobranças abusivas;

III - ampliar o controle e a fiscalização sobre os táxis lotação e mototáxis, no sentido de eliminar a clandestinidade;

IV – readequar a localização dos pontos de mototáxi, reduzindo a concorrência com os pedestres e modais não motorizados nas vias e calçadas;

V - promover a implantação de sinalização padronizada para identificação dos pontos de embarque de táxis, táxis lotação e mototáxis;

VI - promover a implantação de soluções tecnológicas para chamada e utilização de táxis convencionais e mototáxis;

VII - redimensionar geograficamente os pontos de táxis, táxis lotação e mototáxis, a fim de que a redistribuição promova um maior atendimento aos usuários;

VIII - promover campanhas de sensibilização de segurança no trânsito, com intuito de reduzir acidentes no uso de táxis, táxi lotação e mototáxis.

Subseção III
Do transporte hidroviário

Art. 31. O serviço de transporte hidroviário deverá ser balizado pelas seguintes diretrizes:

I - realizar estudo do potencial de transporte hidroviário de cargas e passageiros no município de Marabá, de maneira a otimizar o deslocamento a partir da fruição da circulação pelos rios Itacaiúnas e Tocantins;

II - realizar o mapeamento sistêmico de vias fluviais existentes, bem como as propostas de projetos de infraestrutura para a exploração desse modal;

III - desenvolver ações integradas de promoção ao turismo local, de forma a priorizar a fluidez e segurança no transporte de pessoas e mercadorias;

IV – regulamentar o serviço de transporte de passageiro no período de veraneio, no prazo de 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei;

V - incentivar a formalização e cadastramento de condutores fluviais devidamente habilitados pela Capitania dos Portos, de acordo com a legislação pertinente e diretrizes expedidas pelo Departamento Municipal de Transporte Urbano - DMTU;

VI - promover a adequação dos locais de embarque e desembarque, bem como a sinalização dos espaços de circulação e transporte de mercadorias e pessoas;

VII - viabilizar, no que for possível o transporte de passageiros em embarcações coletivas para a interligação entre os núcleos urbanos;

VIII - estimular políticas de prevenção de acidentes envolvendo transportes hidroviários, especialmente no período de veraneio.

Seção III

Da Política da ordenação do tráfego de veículos pesados e regulação do transporte de cargas

Art. 32. A Política da Ordenação do Tráfego de Veículos Pesados e Regulação do Transporte de Cargas visam compatibilizar a segurança e os fluxos de pedestres, transporte coletivo, cargas, serviços, e transporte individual na cidade.

Parágrafo único. A Política da Ordenação do Tráfego de Veículos Pesados e Regulação do Transporte de Cargas será ordenada com os seguintes objetivos:

I - planejar, implantar e ampliar a cadeia logística de diferentes modais, incluindo os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário;

II - regulamentar e monitorar a circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas e superdimensionadas, no prazo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta Lei;

III - planejar soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos de convivência e as interferências entre este sistema e os demais fluxos urbanos;

IV - garantir o abastecimento, a distribuição de bens e cargas, o escoamento da produção e a prestação de serviços, com veículos de carga de maior eficiência logística e menor impacto ambiental, dando preferência, sempre que possível, aos de pequeno porte, mistos, especiais e não motorizados;

V - aperfeiçoar o uso do sistema viário com a distribuição dos fluxos dos veículos de transporte de carga para os horários em que este sistema viário apresente menor ocupação;

VI - reduzir os conflitos de circulação entre pessoas, cargas e serviços;

VII - reduzir os impactos da passagem dos veículos de transporte de cargas no trânsito em geral e na infraestrutura viária;

VIII - adequar os sistemas de circulação e transporte aos objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo para a requalificação do espaço urbano;

IX – instituir, no prazo de 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei, mecanismos de fiscalização para assegurar a não utilização das vias pública, bem como seus canteiros e passeios, para a guarda particular de caminhões.

Art. 33. Para o cumprimento das finalidades desta Política a gestão municipal deverá guardar observância às seguintes diretrizes:

I - elaborar estudos detalhados para estabelecer rotas a serem desenvolvidas para a circulação de caminhões, de modo a direcionar o tráfego de cargas para as vias que possuam capacidade de suporte;

II - adotar processo de sinalização e fiscalização para regulamentar as medidas restritivas e proibitivas, em especial no Núcleo da Marabá Pioneira, cuja infraestrutura não suporta o tráfego e estacionamento de veículos pesados.

III - incentivar a construção de terminais para abrigar o transporte de cargas pesadas, os quais poderão ser implementados pela iniciativa privada.

IV - regulamentar os serviços de fretamento urbano, inclusive os fretes de pequenas cargas tipo motofrete, no prazo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta Lei;

V - incentivar o uso de bicicletas para serviços de pequenas cargas.

Art. 34. Fica instituído o Horário de Restrição de Tráfego - HRT de Veículos de Cargas Leves - VCL em toda Macrozona Urbana com exceção das Rodovias Federais e Estaduais, das 07h00min às 09h00min horas e das 17h00min às 19h00min horas:

§1º. Durante o Horário de Restrição de Tráfego - HRT não poderá haver a circulação de Veículos de Cargas Leves - VCL.

§2º. O Horário de Restrição de Tráfego – HRT não se aplica a circulação de VCL que se encontre exclusivamente no trajeto de entrada ou saída do local de guarda.

Art. 35. Fica proibido o tráfego e estacionamento de Veículo de Carga Pesada (VCP) em toda macrozona urbana do município de Marabá com exceção das Rodovias Federais e Estaduais.

Art. 36. Para efeito desta Lei, considera-se:

I - Veículo de Carga Leve (VCL):

a) veículo de até 7,99 toneladas (sete toneladas novecentos e noventa e nove quilos), e com 7,20m (sete metros e vinte centímetros) de comprimento máximo, conforme definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; e

b) até 02 (dois) eixos, e que sejam enquadrados nas espécies e categorias, de acordo com regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

§1º. O Poder Executivo Municipal deverá regulamentar, no prazo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta Lei, a Autorização Especial de Trânsito de Carga, com o objetivo de conceder Autorização Prévia e específica para os casos excepcionais de tráfego de cargas leves e pesadas dentro da Macrozona Urbana de Marabá.

§2º. O regulamento deverá prever os casos de excepcionalidade para a circulação de cargas leves e pesadas dentro da Macrozona Urbana de Marabá.

§3º. A Autorização Especial de Trânsito de Carga deverá estabelecer a rota e horário a ser seguida pelo veículo solicitante, para a circulação, carga e descarga.

§4º. As restrições e proibições quanto aos veículos de cargas leves e pesadas, devem considerar exceções a circulação de transportes que prestam os seguintes serviços:

I - caminhão de utilidade pública;

II - veículo em serviço de urgência;

III - obras e serviços de infraestrutura urbana;

IV - obras e serviços de urgência;

V - socorro mecânico de emergência;

VI - caminhões de transporte de combustível para o fornecimento aos postos localizados no Município, desde que não sejam veículos articulados;

VII - serviço de transporte de valores.

§5º. Consideram-se como em serviço de urgência, os caminhões destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização, operação de trânsito, devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, nos termos do inciso VII do Art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

§6º. Entende-se por socorro mecânico de emergência, para fins de regulamentação, o caminhão que remove veículos sinistrados ou danificados, que estejam imobilizados em vias públicas.

Seção IV
Política dos usos do solo geradores de interferência no tráfego

Art. 37. Os polos geradores de interferência no tráfego são empreendimentos que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Art. 38. O Poder Executivo Municipal regulamentará os critérios de aprovação de empreendimentos Geradores de Interferência no tráfego, com base no Art. 141 da Lei Municipal nº 17.846/2018, que dispõe sobre a Revisão do Plano Diretor Participativo de Marabá e as diretrizes gerais sobre Polos Geradores de Tráfego e Áreas Especiais de Tráfego.

Art. 39. O município deverá desenvolver instrumentos visando minimizar o impacto negativo da implantação de empreendimentos e atividades geradoras de interferência no tráfego, com as seguintes ações:

I - previsão de vagas de estacionamento compatíveis com as atividades definidas na tabela de vagas de estacionamento, constante no Anexo II desta Lei;

II - cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados pelos polos geradores de interferência no tráfego, que deverão ser definidas por porte e tipo de atividade, a partir do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança e do Estudo de Interferência de Tráfego;

III - promover a articulação entre os órgãos responsáveis pela aprovação de projetos e atividades econômicas, e, os órgãos de trânsito com atuação no município, de acordo com a circunscrição sobre a via.

Seção V
Da Política da educação e segurança para o trânsito

Art. 40. A política da educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, devendo ser promovida desde a pré-escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e do Sistema Nacional de Educação.

Art. 41. A política de educação e segurança para o trânsito será desenvolvida por meio de programas intersetoriais, com ações que não se limitam apenas ao ambiente escolar, mas que se desenvolvem de forma integrada com os diversos agentes que compõe a gestão municipal.

Parágrafo único. A política de educação e segurança para o trânsito contemplam as seguintes diretrizes:

I - exploração da dimensão conceitual de trânsito como direito de todas as pessoas e que compreende aspectos voltados à segurança, à mobilidade humana, à qualidade de vida e ao universo das relações sociais no espaço público;

II - divulgação e discussão das normas e valores contidos neste plano para a população em geral, em especial nos ambientes escolares e grupos comunitários;

III - fortalecimento dos setores que atuam diretamente como multiplicadores da política de educação e segurança para o trânsito;

IV - criação de um grupo permanente de discussão da política de segurança no trânsito no município envolvendo os agentes municipais, estaduais e federais;

V- estimular a parceria com a rede pública e privada de ensino na efetivação de programas, projetos e campanhas educativas para ao trânsito;

VI - a adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança no trânsito, além de conteúdos de trânsito nas escolas municipais e estaduais, com formação para o magistério na capacitação continuada de professores e multiplicadores;

VII - adequação dos valores e ações contidas neste PlanMob-Mab ao Plano Municipal de Educação, inclusive com estipulação de metas para que estejam contempladas ações coordenadas de educação para o trânsito como tema transversal;

VIII - elaboração de Projetos que estimulem a aprendizagem continuada e metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e diferenciadas, incluindo a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente às problemáticas do trânsito, enfatizando a corresponsabilidade das esferas governamentais e sociedade, em busca da segurança e bem-estar das pessoas;

IX - ações que promovam o fomento de execução de programas educativos centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão de trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização;

X - capacitação dos profissionais de trânsito;

XI - promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para o estímulo da presença de ciclistas nas vias;

XII - ações de formação e capacitação que envolvam condutores, instrutores dos Centros de Formação de Condutores - CFC e entes governamentais, para que as exigências do Código de Trânsito Brasileiro possam ser cumpridas com eficiência.

XIII - estimular a pesquisa, levantamento e análise de dados estatísticos relativos aos acidentes de trânsito no município, a fim de subsidiar ações de prevenção e avaliação de práticas interventoras;

XIV - melhoramentos dos procedimentos relativos a coleta e cadastro de acidentes de trânsito;

XV - articulações com os demais órgãos de governo estadual e federal para a execução de atividades voltadas à educação para o trânsito no município;

XVI - modernização dos processos de fiscalização do trânsito com a aquisição e implantação de dispositivos eletrônicos.

Seção VI
Da Política do tratamento, classificação e hierarquização da rede viária

Art. 42. A gestão da utilização da rede viária do Município, especificada no Plano Diretor Participativo de Marabá, deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

Art. 43. As ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente, têm prioridade sobre a fluidez dos veículos nas vias do Município de Marabá, em especial os veículos mencionados no §4º do Art. 36 desta Lei.

Art. 44. Os modais de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos, inclusive com a implantação de zona de tráfego moderado para viabilizar o compartilhamento do espaço.

Art. 45. As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho das modalidades de transportes especificadas no Art. 44 desta Lei.

Art. 46. A gestão da rede viária deve se articular com os projetos de planejamento e de desenvolvimento urbano integrando os diversos modais de transporte.

Art. 47. O Poder Executivo Municipal, será o responsável pela emissão de diretrizes de traçado relativas a:

I - priorização da circulação de ônibus;

II - implantação de medidas de “moderação de tráfego”;

III - larguras de calçadas;

IV - necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;

V - rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;

VI - alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;

VII - Polos Geradores de Tráfego, conforme disposto no Art. 93 da Lei Federal no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 48. As vias públicas do Município serão utilizadas, preferencialmente, para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras, sendo que qualquer atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à autorização expressa por parte do Poder Executivo Municipal.

Art. 49. O Município de Marabá, deverá elaborar o Plano Diretor Postal, a fim de revisar e atualizar o sistema de identificação de logradouros, de modo a possibilitar a identificação de todas as vias do município, para a partir de então, definir parâmetros diferenciados de utilização e sinalização do sistema viário.

Parágrafo único. O Plano Diretor Postal subsidiará a elaboração da Lei de Zoneamento do Município, uma vez que, o critério de capacidade de infraestrutura das vias é um dos fatores de delimitação e especificação de uso das zonas urbanas.

Art. 50. O Poder Público deverá realizar estudos e projetos visando definir os eixos estruturantes como parte da nova hierarquização viária, visando estabelecer um sistema hierarquizado com tráfego compatível com cada tipo de via e com uso do solo local.

§1º. A nova hierarquização viária deverá estabelecer critérios para a definição clara das áreas de restrição de tráfego intenso ou inadequado, bem como das vias a serem utilizadas pelo transporte público e das garantias de uso prioritário.

§2º. A ação municipal em vias estaduais e federais limita-se a parcerias e capitação de recursos para a manutenção e conservação das mesmas.

Art. 51. O Poder Público deverá buscar o aumento da capacidade das interseções complexas do Sistema Viário Estrutural, sobretudo entre os núcleos urbanos através da viabilização de construção de Obras de Arte Especiais pontes e viadutos.

Seção VII
Da política de estacionamento

Art. 52. A política de estacionamento visa aperfeiçoar a gestão do uso do espaço público e privado, a fim de garantir a adequada utilização do solo.

Parágrafo único. A política de estacionamento propõe as seguintes diretrizes:

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

II - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana para estacionamentos, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade.

III - a aplicação dos tributos dispostos no inciso II deste artigo, deverá possuir destinação exclusiva para infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da Lei;

IV - implantar estacionamento rotativo oneroso denominado Zona Azul, como meio de ordenamento das vias dos centros comerciais e demais localidades que sejam definidas como prioritárias pela gestão da política de estacionamento;

V - praticar medidas de tarifação diferenciadas para desestímulo de uso do automóvel, aumentando o preço nas áreas de alta demanda, inclusive nas garagens públicas fora da via;

VI - garantir a observância da implantação de vagas especiais para veículos de transporte de valores junto às instituições e correspondentes bancários;

VII - garantir o cumprimento da reserva de vagas de estacionamento aos veículos que transportam pessoas com deficiência e idosos, devidamente identificados;

VIII - prover solução à demanda por estacionamento das unidades residenciais, através do uso compartilhado de espaços privados, na forma de condomínios de estacionamentos, com vistas à liberação das vias públicas para melhoria da mobilidade urbana;

IX - fortalecer a gestão da política de estacionamento, de modo que possibilite o desenvolvimento de soluções efetivas no cumprimento das disposições contidas neste Plano, bem como a fiscalização e aplicação de multas;

X - estabelecer critérios específicos para a utilização de espaços de estacionamentos e criação de áreas de embarque e desembarque em empreendimentos geradores de interferência no tráfego, em especial os espaços escolares e unidades de saúde;

XI - promover campanhas de sensibilização do modo a coibir a utilização das vagas reservadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência e idosos, bem como da utilização passeios públicos como espaço de estacionamentos.

Art. 53. A Política de Estacionamento deverá abordar a provisão do estacionamento para automóvel particular, na via ou fora dela, como um elemento na

dinâmica da mobilidade urbana que deve ser gerido em consonância com os demais componentes do sistema de mobilidade.

§1º. A reserva técnica de vagas de estacionamentos fora da via deverá ser calculada de acordo com a atividade e porte dos empreendimentos, internamente ao lote e de acordo com a tabela de vagas de estacionamentos, constante no Anexo II desta Lei.

§2º. Quando o número de vagas for fração, será adotado o número imediatamente superior.

§3º. Os estacionamentos na via pública deverão ser regulamentados pelo Poder Público Municipal e poderá ser unilateral ou bilateral, conforme a capacidade de infraestrutura da via.

§4º. A reserva de vagas em vias públicas não exclui o empreendimento da previsão de vaga interna, de acordo com a tabela de vagas de estacionamento, constante no Anexo II desta Lei.

§5º. As vias de estacionamento unilateral terão sentido regulamentado pelo Departamento de Trânsito do Município, inclusive com a implantação de sinalização adequada.

Seção VIII
Da Política das edificações e espaços públicos, equipamentos e mobiliário urbano.

Subseção I
Edificações

Art. 54. As edificações públicas ou de uso coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios arquitetônicos e urbanísticos previstos na Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 55. A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações públicas deverá seguir as seguintes diretrizes:

I - elaboração de editais de licitação, que adotem como requisito o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística na realização de obras e serviços; e

II - acompanhamento pela CPMA das obras e serviços contratados, que atuará em articulação com as demais Secretarias e Departamentos Municipais.

Art. 56. Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Art. 57. Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis, escolas e demais estabelecimentos comerciais e de serviço de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas na Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Parágrafo único. Caberá à CPMA junto ao órgão competente a fiscalização dos locais descritos no caput deste artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 58. Os projetos referentes às reformas ou intervenções e modificações em edificações públicas ou de uso coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da CPMA, com o acompanhamento do responsável técnico do projeto, devendo as adaptações serem analisadas e aprovadas pela equipe técnica da Prefeitura Municipal de Marabá.

Art. 59. Nos espaços externos de acesso às edificações públicas ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com a Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Subseção II
Espaços Públicos, Equipamentos e Mobiliário Urbano.

Art. 60. Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público ou coletivo, o Poder Executivo Municipal, e, as empresas concessionárias municipais ou contratadas responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência a Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Art. 61. A instalação de equipamentos e mobiliários urbanos, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme a Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

§1º. Incluem-se nas condições estabelecidas no caput deste artigo:

I - marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;

II - os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;

III - lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;

IV - botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliários urbanos;

V - as espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

§2º. As empresas contratadas e as concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio público, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos na Legislação Urbanística do Município, neste Plano e nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Art. 62. Fica proibida em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços públicos ou de uso coletivo, a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente àquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados, a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 63. O Poder Executivo Municipal deverá, ao desenvolver o programa de arborização, monitorá-lo e revisá-lo, continuamente, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. A CPMA auxiliará no planejamento dos projetos de arborização.

Seção IX
Da Política da estruturação da gestão e controle da mobilidade urbana

Art. 64. A Política de gestão e controle da mobilidade urbana deve sempre promover ações conjuntas com os gestores responsáveis pelo uso e ocupação do solo, uma vez que essa integração cria condições mais adequadas para a expansão ordenada da cidade, além de facilitar o deslocamento da população na área urbana e favorecer a descentralização das atividades econômicas, visando assim uma redução nos níveis de poluição no meio ambiente urbano.

§1°. O cumprimento das finalidades desta Política deve se orientar nos seguintes diretrizes:

I - formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos para mobilidade urbana municipal;

II - ampliação do atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos, inclusive com a implantação de mecanismos de avaliação e fiscalização dos serviços e monitoramento de desempenhos;

III - implantação de sistemas de restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

IV - aplicação de taxas sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infraestrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte urbano; e

V - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados, controle de estacionamentos, controle do uso das vias urbanas destinadas a cargas e descargas, concedendo prioridade ou restrições.

CAPÍTULO V
DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I
Do Monitoramento e da Avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 65. O monitoramento da implantação do PlanMob-Mab será de competência da Secretaria Municipal de Planejamento e Controle - SEPLAN, que realizará o acompanhamento da efetivação das estratégias previstas neste Plano e dos resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Art. 66. Compete ao Poder Executivo Municipal, através da Secretaria Municipal de Planejamento e Controle - SEPLAN, as seguintes atribuições:

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

II - consolidar e permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;

III - elaborar e divulgar o balanço anual relativo à implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e seus resultados;

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

V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 67. O Poder Executivo Municipal deverá instituir, no prazo de 6 (meses) a contar da publicação desta Lei, a Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA, constituída por equipe técnica capacitada, que deverá acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltadas ao fortalecimento da política de mobilidade urbana sustentável.

§1º. A CPMA será composta por representantes dos seguintes órgãos municipais:

I - Secretaria Municipal de Planejamento e Controle - SEPLAN

II - Superintendência de Desenvolvimento Urbano - SDU

III - Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas – SEVOP

VI - Secretaria Municipal de Meio Ambiente - SEMMA

IV - Departamento Municipal de Transporte e Trânsito Urbano - DMTU;

V - Departamento Municipal de Postura.

§2º. A CPMA deverá atuar de forma articulada com outros órgãos municipais e instituições governamentais de outras esferas, bem como Conselhos Municipais correlatos à Política de Mobilidade Urbana e instituições não-governamentais.

Seção II
Da Revisão do PlanMob-Mab

Art. 68. As revisões periódicas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Marabá serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar:

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; e

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 69. As revisões do PlanMob-Mab serão realizadas de maneira integrada às do Plano Diretor Participativo de Marabá, nos termos da legislação pertinente.

Seção III
Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do PlanMob-Mab

Art. 70. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob-Mab, já definidos nesta Lei, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I **-** ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana; e

III **-** audiências e consultas públicas.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 71. As implementações do PlanMob-Mab, a serem adotadas pelo Poder Executivo Municipal, serão desenvolvidas concomitantemente com as seguintes medidas administrativas:

I - Redefinições da estrutura e das atribuições da Secretaria Municipal de Planejamento e Controle, visando as adequações necessárias em conformidade com esta lei, em especial à instituição de Departamento específico para tratar do Planejamento Urbano;

II - Contratação de assessoria técnica especializada para a elaboração de estudos que orientem a requalificação do sistema de transporte coletivo urbano através de mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, e sinalizem as diretrizes para implantação de terminais ou estações de integração, a requalificação e redefinição de linhas, rotas e pontos de parada, no prazo de 1 (um) ano a contar da vigência desta Lei.

Art. 72. Integram este plano:

I - Os anexos:

a) Anexo I: Conceitos e definições

b) Anexo II: tabela de vagas de estacionamento

Art. 73. O Art. 141 da Lei Municipal nº 17.846 de 29 de março de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 141 .....

.....

IV - Geradoras de viagens

Art. 74. Fica revogado o art. 43 da Lei Municipal nº 17.332 de 30 de dezembro de 2008.

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito de Marabá, Estado do Pará, em 22 de maio de 2018.

Sebastião Miranda Filho
Prefeito Municipal de Marabá

Anexo I do Projeto de Lei nº 15, de 22 de maio de 2018 - Conceitos e Definições

I. ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II. ADEQUADO: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis.

III. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso no espaço urbano, mediante o uso de diferentes modos de transporte;

IV. MODOS DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEIS: modalidades que usam veículos movidos pelo esforço humano (a pé e bicicleta) e o Transporte Público Coletivo;

V. PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários (faixa de serviço, livre e de acesso);

VI. POLOS GERADORES DE VIAGENS OU POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

VII. TRANSPORTE AUTOMOTOR PRIVADO: Veículo (carros, motocicletas, etc.) movido a motor que se destina ao transporte de pessoas para a realização de viagens individualizadas e familiares.

VIII. TRANSPORTE SELETIVO ou ALTERNATIVO: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas definidas pelo poder público municipal e associação própria; operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

IX. 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;

Anexo II do Projeto de Lei nº 15, de 22 de maio de 2018 - Tabela de Vagas de estacionamento			
Usos		Vagas para veículos Leves	Carga e descarga e /ou embarque e desembarque, vagas especiais
Habitação	Residência Unifamiliar e Multifamiliar	1 vaga por unidade residencial para AC de até 100 m²	
		2 vagas por unidade residencial superior a 100 m² e inferior a 180 m² de AC	
		3 vagas por unidade residencial superior a 180 m² e inferior a 300 m² de AC	
		4 vagas por unidade residencial acima de 300 m² de AC	
	Quitinet e loft	1 vaga por 3 unidades residenciais	
	Habitação popular	1 vaga por unidade residencial	
			Observação: Nos residenciais multifamiliares verticais: previsão de 1 vaga a cada 10 unidades residenciais para visitantes
Habitação Transitória	Apart-hotel	1 vaga por 120 m² de AC	
	Hotel	1 vaga por 25 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 120 m² de AC	
		1 vaga por 50 m² de área destinada aos espectadores de Centro de Convenções*	
		1 vaga por 25 m² de área destinada ao atendimento do público de restaurante*	
	Motel e Hotel Fazenda	1 vaga por 50 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por apartamento	
Institucinal	Biblioteca	1 vaga por 50 m² de AC	
	Lazer e cultura: Teatro, auditório, casa de espetáculo e centro de convenções	1 vaga por 25 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 25 m² de área destinada a usuários; E	
		1 vaga a cada 5 assentos	
	Estabelecimentos de sáude com internação	1 vaga a cada 2 leitos; E	
		1 vaga por 50 m² de área destinada à adiministração	
			Para áreas ≤ 100 m² de AC não é obrigatório a existência de vagas
			1 vaga para área > 100 m² e ≤ 1000 m²
			Para áreas > 1000 m², 1 vaga a cada 1000 m² ou fração de AC
	Estabelecimentos de sáude sem internação	1 vaga por 25 m² de AC	
			Para áreas ≤ 100 m² de AC não é obrigatório a existência de vagas
			1 vaga para área > 100 m² e ≤ 1000 m²
			Para áreas > 1000 m², 1 vaga a cada 1000 m² ou fração de AC
	Estádios e Ginásios de Esporte	1 vaga a cada 5 assentos, para ≤ 10.000 assentos	
		1 vaga a cada 10 assentos, para > 10.000 assentos	
	Asilo, pensionato, internato e demais usos de assistência social	1 vaga por 50 m² de AC	
	Campus universitário, Estabelecimentos de Ensino Superior	1 vaga por 50 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 20 m² de área destinada às salas de aula; E	
		1 vaga por 50 m² de AC	

Institucional - Ensino	Escola particuar de ensino técnico e profissionalizante	1 vaga por 25 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 100 m² de AC	
	Escola particuar de ensino fundamental, médio ou supletivo	1 vaga por 25 m² de área destinada à adiministração	É obrigatório a previsão de baia para embarque e desembarque de passageiros dentro dos limites do lote.
		1 vaga por 100 m² de AC	
	Escola pública de ensino fundamental, médio, técnico, profissionalizante ou supletivo	1 vaga por 50 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 120 m² de AC	
Comércio e Serviços	Angências Bancárias	1 vaga por 20 m² de AC	
			1 vaga para transporte de valores
	Academia	1 vaga por 20 m² de AC	
	Restaurantes e serviços de alimentação	1 vaga por 25 m² de área destinada à atividade	
			1 vaga por 500 m² de AC, sendo no mínimo 1 vaga
	Cinemas	1 vaga para cada 25 m² de AC	
	Shopping Center, Outlet, Lojas de Departamento e similares	1 vaga por 25 m² de área destinada à venda	
			1% das vagas totais exigidas por lei, sendo no mínimo 2 vagas e no máximo 4
	Mercado, Super e Hipermercados	1 vaga por 25 m² de área de loja	
			1% das vagas totais exigidas por lei, sendo no mínimo 2 vagas
	Bares	1 vaga por 10 m² de AC	
	Boate, clube noturno, danceteria e similares	1 vaga por 10 m² de AC	
	Igrejas, casas de culto e templo religioso	1 vaga por 30 m² de AC	
	Oficinas Mecânicas, borracharias e similares	1 vaga por 50 m², sendo no mínimo 2 vagas	
			Observação: As áreas de serviço para embarque e desembarque, e, área para atendimento de serviços, não são previstas aqui, pois são de infraestrutura inerente ao estabelecimento.
	Postos de Abastecimento	Deverá atender ao número de vagas destinadas ao comércio indicado (lanchonete, bares, oficinas, restaurantes e outros)*	
	Edifício de Escritórios / Edificío público	1 vaga por 100 m² de AC	
	Zoólogico, horto, parque	1 vaga para cada 100 m² de área de terreno	
	Pavilhão para feira, exposições , Parque de diversões e circo	1 vaga para cada 25 m² de área de terreno	
	Cemitário	1 vaga para cada 300 m² de área de terreno, sendo no máximo 100 vagas	
			No mínimo 2 vagas para veículos de serviço funerário
	Ferroviária e Rodoviária	1 vaga para cada 40 m² de AC	
			Observação: As áreas de serviço para embarque e desembarque não são previstas aqui, pois são de infraestrutura inerente ao estabelecimento. Porém, é obrigatório a previsão de baia para embarque e desembarque de passageiros dentro dos limites do lote.

	Aeroporto	1 vaga para cada 25 m² de AC	
			Observação: As áreas de serviço para embarque e desembarque não são previstas aqui, pois são de infraestrutura inerente ao estabelecimento. Porém, é obrigatório a previsão de baia para embarque e desembarque de passageiros dentro dos limites do lote.
	Depósitos/ Galpões para diversos usos	Deverá atender ao número de vagas destinadas ao uso indicado	
	Trasporte Rodoviário de Carga		No mínimo 30% da área edificável do lote
		Observação: Acima de 5 veículos (veículos articulados, caminhões carretas e similares) condicionados a aprovação de acesso, carga e descarga e estacionamento pelo órgão competente. (a área de carga e descarga poderá ser computada como área de estacionamento)	
Indústria	Indústria	1 vaga por 50 m² de área destinada à adiministração	
		1 vaga por 500 m² de AC, sendo no mínimo 2 vagas	
			1 vaga a cada 1000 m² de AC, sendo no mínimo 1 vaga
Legenda:	AC - Área Construída		
	* No caso de existir		

Observação 1: A cada 10 vagas de estacionamento de veículos deverá haver 2 vagas de motos e 1 vaga de bicicleta (respeitando 70% das vagas para carros), sendo no mínimo 1 vaga para moto e 1 para bicicleta.

Observação 2: 3% das vagas para pessoas com deficiência nos estacionamentos de 10 a 100 vagas, sendo no mínimo 1 vaga; 2% nos estacionamentos com mais de 100 vagas e no mínimo 2 vagas.

Observação 3: 5% das vagas exigidas por lei para idosos sendo no mínimo 1 vaga,

Observação 4: Com execeção das unidades habitacionais unifamiliares e quitinets, aplica-se a todos empreendimentos e atividades descritos nesta tabela o Art. 93 do Código Brasileiro de Trânsito.

Observação 5: Para efeito deste Plano, considera-se quitinet a unidade habitacional com até 50 m², pertencente a um conjunto multifamiliar.