**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 018-E/2024.**

**INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CONSELHEIRO LAFAIETE - MG E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou:

## CAPÍTULO I
## DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1° - Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Conselheiro Lafaiete, para a área urbana, assim como estabelecidas as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação e avaliação periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

### SEÇÃO I
### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 2° - Para os efeitos dessa Lei Complementar considera-se:

I – acessibilidade universal: condição para a 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 informação, por pessoa portadora de deficiência ou mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II – bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

III – calçadas: espaço contido entre o alinhamento e o meio fio, que compõe os usos de passeio público, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

IV – ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V – ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VI – ciclorrota: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VII – ciclomotor: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VIII – estacionamento dissuasório: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

IX – faixa compartilhada: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

X – greide: perfil longitudinal de uma via que dá as costas dos diversos pontos do seu eixo;

XI – logradouro público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XII – malha viária: o conjunto de vias urbanas do Município;

XIII – mobilidade urbana: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XIV – modos de transporte motorizados: modalidades que utilizam veículos automotores;

XV – modos de transporte não motorizados: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XVI – paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XVII – passeio público: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

XVIII – pista de rolamento: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XIX – transporte coletivo fretado: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XX – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens características operacionais específicas;

XXI – transporte privado individual: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XXII – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXIII – transporte público coletivo intermunicipal: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XXIV – transporte público individualizado: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXV – 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 comunidade em rede;

XXVI – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXVII – vaga: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXVIII – trilhas: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei;

XXIX – via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;

XXX – vias urbanas: são as ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão, podendo ser classificadas como via de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local.

XXXI – via de trânsito rápido: é aquela que permite a circulação intensa de veículos automotores entre áreas distantes em trânsito livre, caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

XXXII – via arterial: é aquela que possibilita o trânsito estre as regiões da cidade, caraterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais;

XXXIII – via coletora: é aquela que possibilita o trânsito dentro das regiões da cidade, destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, permitindo a circulação de veículos entre as vias arteriais e vias locais;

XXXIV – via local: é aquela destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas;

XXXV – vias estruturais: são aquelas que formam a estrutura viária principal da cidade, destinadas a receber a maior carga de tráfego, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas.

## SEÇÃO II

## DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º - O Plano de Mobilidade Urbana de Conselheiro Lafaiete obedece aos seguintes princípios:

I – acessibilidade universal, entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade, promovendo a inclusão social na circulação urbana;

II – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambiental;

III – equidade do acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;

V – gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI – segurança no deslocamento das pessoas;

VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

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

Art. 4° - O Plano de Mobilidade Urbana de Conselheiro Lafaiete é orientado, sem prejuízo das estabelecidas na Lei Federal n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012, pelas diretrizes gerais a seguir:

I – garantia à população de condições efetivas de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

II – integração das diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana com as políticas públicas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

IV – incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V – priorização de projetos de transporte público estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;

VI – criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado;

VII – priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados de tarifas;

VIII – aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos por via digital, de forma a diminuir o deslocamento excessivo de agentes públicos;

IX - criação de instâncias de participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana;

X – criação de instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana.

Art. 5° - O Plano de Mobilidade Urbana de Conselheiro Lafaiete tem como objetivo geral orientar as ações, atuais e futuras, do Município, no que se refere aos diferentes modos de transporte, serviços, infraestrutura viária e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território municipal, visando:

I – integrar mobilidade e ordenação do solo urbano;

II – promover a sustentabilidade nas questões relacionados ao trânsito no Município de Conselheiro Lafaiete;

III – priorizar a circulação dos pedestres e dos veículos não motorizados sobre os demais meios de transporte, especialmente em vias não estruturais;

IV – priorizar a circulação dos veículos coletivos em detrimento dos veículos particulares;

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, buscando o equilíbrio entre demanda e oferta;

VI – reduzir a necessidade de deslocamento dos agentes públicos por meio de viagens;

VII – garantir condições seguras de deslocamento dos pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;

VIII – garantir a adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigentes, de forma a proporcionar conforto e segurança aos pedestres;

IX – garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias, capacitando o sistema viário nos aspectos concernentes à infraestrutura e sinalização;

X – proibir qualquer tipo de interferência no espaço público, nas vias e nos logradouros em detrimento das pessoas no exercício de suas atividades diárias de trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades ligadas aos usos institucionais coletivos;

XI – implantar instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizarem o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à observância da sinalização e da velocidade com que se deslocam.

## CAPÍTULO II
## DO PLANO D EMOBILIDADE URBANA DE CONSELHEIRO LAFAIETE – MG

### SEÇÃO I
### DO CONTEÚDO

Art. 6° - Os documentos e relatórios técnicos que embasam o Plano de Mobilidade Urbana de Conselheiro Lafaiete observam e consideram os itens:

I – matriz de origem e destino de mobilidade;

II – caracterização dos fluxos predominantes de pessoas e bens:

a) principais regiões de origem e destino;

b) modos de circulação;

c) motivos das viagens;

d) horários e volumetrias das viagens.

III – elaboração da rede proposta de mobilidade, caracterizando as principais intervenções no sistema viário, transporte e trânsito.

## SEÇÃO II
## DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DE PEDESTRES

Art. 7º - Configura-se como um dos objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana de Conselheiro Lafaiete a estimulação de uma política de circulação não motorizada com promoção da melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança.

Parágrafo único – As necessidades de circulação dos pedestres devem ser atendidas independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Art. 8º - A fim de assegurar as plenas condições de acessibilidade e mobilidade dos pedestres, o Plano de Mobilidade Urbana estabelece as seguintes diretrizes específicas:

I – minimização do conflito entre o trânsito de veículos e pedestres;

II – garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência, inclusive no tocante ao transporte público;

III – adaptação e remodelação das calçadas existentes, onde for possível;

IV – adequação gradual das calçadas e faixas de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, visando à autonomia dos cidadãos, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

V – definição de padrões de calçadas com características acessíveis de largura adequada, fluidez, segurança, continuidade, uniformidade, durabilidade, resistência e superfície antiderrapante, buscando o equilíbrio entre a manutenção das identidades locais e a adoção de novas tecnologias e soluções sustentáveis;

VI – implantação de estruturas de abrandamento da velocidade dos veículos nas vias urbanas;

VII – adaptação gradativa dos espaços de uso público municipal, garantindo novos equipamentos públicos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade constantes nesta lei complementar;

VIII – desenvolvimento de ações voltadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação dos pedestres e risco à sua integridade física;

IX – desenvolvimento de ações voltadas à conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade, bem como quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e manutenção das calçadas;

X – estabelecimento de critérios, por parte da Administração Municipal, para a implantação de mobiliário urbano nas calçadas e espaços públicos, priorizando a usabilidade e a acessibilidade;

XI – desenvolvimento de estudos para requalificação das calçadas, estabelecendo planos de readequação das mesmas em toda a malha urbana do Município.

Art. 9º - O Código de Obras do Município deverá fixar critérios de acesso às garagens e às edificações, de acordo com as normas técnicas brasileiras de acessibilidade vigentes e com o disposto neste Plano de Mobilidade Urbana, devendo observar as seguintes orientações:

I – proibição de ocupação da faixa livre da calçada com degraus ou rampas para acesso às edificações;

II – proibição de ocupação da faixa livre da calçada para solução de acesso às garagens;

III – obrigatoriedade de inclusão, no projeto arquitetônico de edificação, da solução de acesso às garagens, com indicação das cotas de nível da calçada e da edificação, para análise do órgão municipal competente de modo que os acessos não interfiram na faixa livre de circulação de pedestres na calçada e não invadam a sarjeta.

## SEÇÃO III
## DAS ROTAS ACESSÍVEIS

Art. 10 – Caberá à Secretaria Municipal de Defesa Social, ou outra que a substitua, tomar as providências necessárias à elaboração de estudos viabilizadores da implantação de rotas acessíveis a pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais, além de estudos visando à requalificação das calçadas existentes.

Art. 11 – Os estudos para implantação de rotas acessíveis deverão abranger todas as vias urbanas do Município, contendo disposições sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo Poder Público, de forma a observar o estabelecido pelo §3, do art. 4º, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 12 – São diretrizes específicas para a implantação das rotas acessíveis:

I – construção gradual das rotas;

II – garantia de acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;

III – desenvolvimento de estudos técnicos e avaliação da viabilidade de implantação ou reforma de calçadas pelo Poder Público, a serem desenvolvidos a curto prazo;

IV – dotação, a curto prazo, do entorno dos polos de atração, focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, delegacias, entre outros, de requisitos de acessibilidade, conforme estabelecido nesta Lei Complementar e normas técnicas pertinentes.

Art. 13 – É responsabilidade da Administração Municipal:

I – promover a construção e a remodelação de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espações urbanos de uso público nas rotas acessíveis;

II – atender ao que dispõe a Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência;

III – articular os recursos necessários, junto à União e ao Estado de Minas Gerais, para implementação das rotas acessíveis, dentro da área urbana do Município;

IV – alinhar o planejamento urbano e demais normativos pertinentes à matéria ao que dispõe esta Lei Complementar.

## SEÇÃO IV
## DA CONSTRUÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DAS CALÇADAS

Art. 14 – Cabe ao proprietário do imóvel, estando o logradouro pavimentado, a construção, a reconstrução e a conservação das calçadas em toda a extensão da testada do terreno, nos critérios desta Lei Complementar, estando o terreno edificado ou não.

Art. 15 – Cabe à Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente, ou outra que a substitua, desenvolver estudos para a requalificação das calçadas, abrangendo todo o perímetro urbano do Município, visando garantir a acessibilidade universal.

Art. 16 – Os estudos para requalificação de calçadas deverão observar o seguinte:

§1º - O critério de escolha de vias contempladas nos estudos obedecerá à hierarquização das mesmas, estabelecidas nesta Lei Complementar, na seguinte ordem:

I – vias arteriais;

II – vias coletoras;

III – vias locais.

§2° - É de responsabilidade do proprietário do imóvel, a remodelação ou construção de calçadas, adequando-as às leis municipais vigentes e normas técnicas de acessibilidade pertinentes.

§3° - A Administração Municipal estabelecerá prazos para a realização das obras de remodelação ou construção de calçadas acessíveis.

§4° - Findo o prazo fixado pelo Município, caso o proprietário não execute as obras de adequação ou construção das calçadas, poderá o Poder Público municipal realizar os serviços.

§5° - Caso o Município atue da forma estabelecida no parágrafo anterior, fica o proprietário do imóvel obrigado a restituir aos cofres públicos o valor gasto para a realização das intervenções.

§6° - O valor gasto nas intervenções realizadas pelo Município deverá ser cobrado juntamente com o Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU, observado o seguinte:

I – no mesmo exercício de realização da intervenção, caso o fato gerador do IPTU ocorra após a realização da obra;

II – no exercício seguinte, caso o fato gerador do IPTU ocorra antes da realização da obra;

III – o valor poderá ser parcelado pelo Município, na mesma quantidade de parcelas permitidas para o IPTU;

IV – não caberá descontos sobre os valores;

V – o valor cobrado deverá ater-se ao que foi efetivamente gasto pelo Município, com materiais, mão de obra, insumos e outros elementos utilizados na intervenção, vedada qualquer cobrança adicional.

§7° - O Município poderá editar norma específica para criar incentivos fiscais ou outros, financeiros ou não, para fomentar a adequação de calçadas acessíveis.

§8° - Caberá ao órgão competente da Administração Municipal fiscalizar a execução da remodelagem ou construção de calçadas.

## SEÇÃO V
## DA HIERARQUIZAÇÃO FUNCIONAL DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 17 – São objetivos específicos da hierarquização funcional do sistema viário urbano:

I – garantir, a longo prazo, que as vias estruturais formem uma rede consistente, sem descontinuidades ou estrangulamentos de seção transversal;

II – garantir condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao longo de todas as vias, mediante construção de calçadas com largura e características geométricas compatíveis com a hierarquia funcional viária,

III – garantir condições de mobilidade aos ciclistas, sobretudo ao longo das vias estruturais.

Art. 18 – São diretrizes relativas à hierarquização funcional do sistema viário urbano:

I – adequação da seção transversal das novas vias propostas a padrões exigidos por normas técnicas e legislações vigentes, com largura suficiente para implantação de calçadas acessíveis, infraestrutura cicloviárias e para o tráfego de veículos automotores, em consonância com a hierarquia funcional viária;

II – adequação da largura das faixas de tráfego das vias existente no sistema viário urbano, em consonância com a hierarquia funcional viária, quando possível;

III – ampliação da largura das calçadas nas vias existentes no sistema viário urbano, em consonância com a hierarquia funcional viária, quando possível;

IV – implantação de calçadas no trecho viário urbanizado da estradas e rodovias que cortam o Município de Conselheiro Lafaiete, dentro do perímetro urbano.

Art. 19 – São propostas gerais relativas à hierarquização funcional do sistema viário urbano:

I – adotar faixas de tráfego com larguras mínimas nas vias urbanas, hierarquizadas em arteriais, coletoras e locais, conforme normas técnicas e legislações vigentes;

II – adotar faixas de tráfego com larguras mínimas nas vias urbanas, hierarquizadas em arteriais, coletoras e locais, quando da remodelação das calçadas, conforme normas técnicas e legislações vigentes;

III – adotar os padrões definidos em normas técnicas e legislação vigentes na construção de novas vias e loteamentos construídos nos perímetros urbanos do Município;

IV – exigir, do agente empreendedor do loteamento, que o projeto a ser submetido ao órgão municipal competente para aprovar e licenciar contenha a definição da hierarquia funcional viária e projeto de infraestrutura, visando à redução de velocidade em vias locais.

Art. 20 – O sistema viário urbano do Município de Conselheiro Lafaiete classifica-se em função da hierarquia funcional em sistema de vias:

I – artérias principais;

II – artérias secundárias;

III – coletoras;

IV – locais.

§1° - Os sistemas de vias arteriais formam a base da estrutura viária urbana.

§2° - O sistema de vias coletoras compreende as auxiliares das vias arteriais e cumprem a função de coletar e direcionar o tráfego local para as vias arteriais e destas para as vias locais.

§3° - A classificação hierárquica estabelecida no *caput* deste artigo decorre da função que cada via exerce no sistema viário da área urbana do Município de Conselheiro Lafaiete.

Art. 21 – As vias arteriais principais são responsáveis pelo direcionamento do tráfego para viagens intermunicipais.

Art. 22 – As vias arteriais secundárias ligam-se ao Sistema Arterial Principal, sendo responsáveis pela ligação entre bairros e entre estes e o Centro da Cidade.

Parágrafo único – A entrada de veículos nas vias arteriais secundárias deve ser feita de maneira a não comprometer a mobilidade.

Art. 23 – As vias coletoras ligam-se às vias arteriais e cumprem a função de coletar o tráfego local para as vias arteriais e destas para as vias locais.

Art. 24 – As vias locais ligam-se às vias coletoras, sendo destinadas a promover o acesso imediato às unidades de habitação.

## SEÇÃO VI
## DAS VIAS URBANAS

Art. 25 – São objetivos referentes ao tratamento do sistema viário urbano do Município de Conselheiro Lafaiete:

I – manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de trânsito para pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

II – reduzir o papel da zona central como principal articuladora de sistema viário urbano;

III - dotar o Município de um sistema viário integrado entre áreas urbanas, rurais e rodovias intermunicipais.

Art. 26 – São diretrizes específicas para o tratamento das vias urbanas:

I – planejamento de execução e manutenção do sistema viário em consonância com critérios de segurança e conforto da população, visando à mobilidade sustentável;

II – promoção de continuidade ao sistema viário, poro meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário existente, especialmente nas áreas de expansão urbana;

III – promoção de tratamento urbanístico adequado das vias se corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, cultural, ambiental, paisagístico e arquitetônico;

IV – adequação das condições de circulação dos veículos motorizados, visando facilitar a circulação dos pedestres, incentivando o uso de modais não motorizados e do

transporte público coletivo, de forma a adotar medidas seguras de compartilhamento de uso das vias urbanas;

V – melhoria de qualidade da mobilidade urbana, em consonância com a engenharia de tráfego, campanhas educativas e fiscalização da operação e segurança viária;

VI – modernização da rede semafórica, acompanhada de sinalização horizontal e vertical da malha viária.

Art. 27 – São propostas gerais de curto prazo para o tratamento das vias urbanas:

I – identificar as vias urbanas com placas padronizadas;

II – identificar as vias rurais com placas padronizadas.

Art. 28 – São propostas a serem desenvolvidas em médio ou longo prazo para o tratamento das vias urbanas:

I – implementar as propostas estruturantes, sob atribuição específica do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU);

II – elaborar projetos urbanísticos ao longo do leito do Rio Bananeiras, desde que sejam intervenções enquadradas como de utilidade pública, interesse social e/ou atividade eventual ou de baixo impacto ambiental;

III – elaborar projeto vias alternativas ligando a Rodovia BR-040 às Rodovias MG-482 e MG-129, com o objetivo de retirar o trânsito de veículos pesados do centro da cidade;

## SEÇÃO VII
## DO CONTROLE DE TRÁFEGO NAS INTERSEÇÕES

Art. 29 – São objetivos referentes ao controle do tráfego nas interseções do sistema viário urbano:

I – garantir a segurança e minimizar os conflitos entre movimentos veiculares e pedestres nas interseções;

II – garantir a segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência (PcD) nas interseções.

Art. 30 – São diretrizes específicas para o controle de tráfego nas interseções do sistema viário urbano:

I – promoção de sinalização horizontal, vertical e, quando houver demanda, semafórica, de forma a garantir segurança e mobilidade aos veículos e pedestres;

II – realização de intervenções físicas nas calçadas próximas às interseções, visando atender às exigências de normas técnicas e legislações vigentes, quanto à acessibilidade de pessoas com deficiência (PcD).

Art. 31 – São propostas de curto prazo para o controle de tráfego nas interseções:

I – implantar sinalização de trânsito adequada, horizontal e vertical - de regulamentação, indicação e advertência - em trechos e interseções do sistema viário da cidade, proporcionando segurança e operacionalidade viária;

II – implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas intercessões entre vias arteriais, visando à segurança e operacionalidade viária;

III – reavaliar os dimensionamentos dos tempos de ciclos semafóricos de modo a manter a corrente de fluxo interrompida dentro da capacidade do trecho viário e otimizar os fluxos de veículos e pedestres;

IV – sincronizar os semáforos presentes nas vias arteriais, de modo a possibilitar maior fluidez da corrente viária;

V – manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes;

VI – implantar faixas elevadas para travessias de pedestres e realizar manutenção nas já existentes, em trechos do sistema viário urbano, em conformidade com as normas técnicas e legislações vigentes, visando à segurança e à acessibilidade de pessoas com deficiência (PcD);

Parágrafo único – A implantação da sinalização de que trata os incisos I e II deste artigo deverá ser iniciada pelas interseções que geram maiores conflitos de movimentos veiculares.

## SEÇÃO VII
## DAS LINHAS FÉRREAS

Art. 32 – São objetivos referentes à linha férrea:

I – utilizar o potencial de toda a extensão da linha férrea no Município, de forma a melhorar a mobilidade e o transporte de carga da região;

II – urbanizar o leito da linha férrea dentro do perímetro urbano do Município;

III – eliminar os conflitos viários com a linha férrea.

Art. 33 – São diretrizes para a linha férrea:

I – realização de estudos de viabilidade para a construção de trechos de vias urbanas ao longo da linha férrea;

II – utilização do leito de linha férrea como alternativa para a construção de vias públicas, espaços de lazer de uso público e passeios para pedestres;

III – impedir a invasão da faixa de domínio da linha férrea por edificações.

Art. 34 – São propostas para a linha férrea de médio e longo prazo:

I – demolir construções que ocupam a faixa de domínio da linha férrea;

II – promover a reintegração de posse de trechos da linha férrea que foram invadidos;

III – elaborar projeto urbanístico e implantação das intervenções para o leito da linha férrea.

## SEÇÃO IX
## ESPAÇOS PÚBLICOS

Art. 35 – São objetivos referentes ao tratamento de espaços públicos:

I – garantir acesso de pessoas com deficiência (PcD) aos espaços públicos, em conformidade com as normas técnicas e legislações vigentes;

II – garantir serviços de segurança aos usuários dos espaços públicos.

Art. 36 – A diretriz específica para o tratamento dos espaços públicos consiste na manutenção destes como áreas de convivência social, com boas condições de acessibilidade.

Art. 37 – São propostas gerais em curto prazo para os espaços públicos:

I – desenvolver projetos de sinalizações horizontais e verticais, próximas aos pontos/abrigos de ônibus localizados em espaços públicos de convivência social;

II – desenvolver projetos de adequação dos espaços públicos de convivência social quanto às condições de acessibilidade.

Art. 38 – São propostas gerais em médio prazo para os espaços públicos:

I – implementar os projetos de sinalizações horizontais e verticais nas proximidades de pontos/abrigos de ônibus localizados em espaços públicos de convivência social;

II – implementar os projetos de adequação de espaços públicos quanto às condições de acessibilidade, priorizando-se as praças mais movimentadas da cidade.

## SEÇÃO X
## DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 39 – São objetivos referentes ao tratamento de estacionamentos:

I – adotar medidas reguladoras para a construção e operação de estacionamentos em lotes públicos e privados;

II – promover medidas de restrição aos estacionamentos em vias púbicas, principalmente as classificadas hierarquicamente como de função arterial;

III – realizar estudos de viabilidade para estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal;

IV – regulamentar, por meio de Decreto do Poder Executivo Municipal, a criação e funcionamento de estacionamentos rotativos.

Art. 40 – São diretrizes para o tratamento de estacionamentos:

I – incentivo à criação de estacionamentos privados;

II – definição de intervalo de tempo de utilização de vagas de estacionamento público rotativo, a ser regulamentado por Decreto do Poder Executivo Municipal;

III – ampliação da parceria com a Polícia Militar, a fim de coibir o uso indevido de vagas de estacionamentos públicos, principalmente as vagas destinadas aos idosos e pessoas com deficiência;

IV – manutenção de inventário atualizado das vagas de estacionamento disponíveis nas áreas de interesse urbano e zona central, incluindo as ofertas em vias e espaços públicos e em estacionamentos privados.

Art. 41 – São propostas gerais para os estacionamentos:

I – não ofertar novas vagas de estacionamento na Zona Central e, quando ofertadas novas vagas em estacionamentos privados, suprimir o mesmo número de vagas na mesma região da disposição do empreendimento, para a promoção das políticas de mobilidade do Plano de Mobilidade Urbana;

II – notificar veículos estacionados em vaga de estacionamento em vias públicas, com permanência de tempo superior ao estabelecido, por Decreto, para a ocupação de vaga por um mesmo veículo;

III – reservar, em todas as áreas de estacionamento, de uso público ou privado, em vias públicas, vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos utilizados por pessoa com deficiência, desde que estejam identificados;

IV – em relação ao total de vagas disponíveis para estacionamento, observar as proporções exigidas pelas legislações vigentes no tocante aos percentuais mínimos destinados às pessoas com deficiência e idosas, garantindo, no mínimo, 1 (uma) vaga para cada categoria, devidamente sinalizada de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§1° - Poderá haver supressão de vagas de estacionamento nas vias públicas para atender a intervenções urbanísticas previstas nesta Lei Complementar.

§2° - Os veículos estacionados nas vagas reservadas para pessoas portadoras de deficiência, com comprometimento de mobilidade ou idosas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial confeccionada e fornecida pelo órgão municipal competente, que disciplinará suas características e condições de uso.

§3° - A utilização indevida das vagas de estacionamento destinadas a pessoas com deficiência ou idosas sujeita os infratores às sanções previstas na legislação vigente.

## Seção XI

## Do Transporte Privado

Art. 42 – São objetivos referentes ao transporte privado:

I – racionalizar a utilização do transporte privado individual e desestimular o seu uso indevido, na medida em que outras possibilidades de deslocamentos mais sustentáveis, nos aspectos social, ambiental e econômico, sejam disponibilizadas;

II – implementar políticas que desestimulem o uso do transporte privado individual, principalmente para a Zona Central da cidade, ao mesmo tempo em que seja priorizado o transporte coletivo e os modos não motorizados;

III – incluir a gestão de estacionamentos em via pública na pauta do planejamento urbano municipal.

Art. 43 – São diretrizes específicas para o transporte privado:

I – promoção de boas alternativas de deslocamentos que estimulem usuários do transporte privado a optarem por outros modos de transporte;

II – estimulação do uso do serviço de transporte público coletivo na área urbana do município, mediante melhoria da qualidade do serviço prestado pela concessionária;

III – criação de restrições de circulação e estacionamento, potencializando os meios de transporte sustentáveis;

IV – qualificação dos serviços públicos e privado de transporte individual de passageiros;

V – promoção da educação para uma nova forma de mobilidade urbana.

Art. 44 – São propostas gerais para o transporte privado:

I – promover a implantação de medidas que priorizem os modos não motorizados, criando uma nova dinâmica de funcionamento para a Zona Central, com maior segurança, fluidez e adequação ao crescimento e desenvolvimento da cidade;

II – ordenar, regulamentar e fiscalizar a movimentação de entrada e saída das escolares inseridas no contexto da Zona Central da cidade;

III – regulamentar os estacionamentos privados por meio de alteração na Lei de Uso e Ocupação do solo Urbano, incluindo exigência de uso do pavimento térreo por comércio e/ou serviços;

IV – exigir número de vagas mínimas conforme uso do solo previsto no Plano diretor do município;

V – estimular ações de compartilhamento de carros (carona solidária).

## Seção XII

## Do Serviço de Táxi

Art. 45 – São objetivos para o serviço público de transporte individual por táxi:

I – garantir a oferta, a qualidade e a universalidade da prestação do serviço;

II – garantir a segurança dos usuários do serviço.

Art. 46 – São diretrizes para o serviço público de transporte individual por táxi:

I – facilitação da comunicação entre usuários e prestadores do serviço;

II – ampliação da qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;

III – garantia de condições de serventia da frota de veículos, em relação ao conforto e segurança do usuário;

IV – garantia de percentual mínimo táxis da categoria acessível;

V – dimensionamento das localizações dos pontos de táxi no sistema viário urbano, em função da necessidade dos usuários e da mobilidade urbana;

VI – garantia de condições de conforto e segurança nos pontos de táxi.

Art. 47 – São propostas para o serviço público de transporte individual por táxi:

I – promover, continuamente, treinamentos e cursos aos taxistas e mototaxistas sobre direção defensiva, primeiros socorros e atendimento às pessoas com deficiência;

II – estabelecer idade mínima para os veículos utilizados na prestação do serviço;

III – garantir, no mínimo, um táxi da categoria acessível na frota a cada 10 veículos credenciados;

IV – criar incentivos fiscais para os taxistas da categoria acessível;

V – definir o número de permissões de táxi no município com base em critérios técnicos.

Art. 48 – Lei específica disciplinará o funcionamento dos serviços de táxis no município e estabelecerá as regras e condições para exploração dos serviços.

## Seção XIII

## Do Serviço de Mototaxistas, Motofretista e Motoboy

Art. 49 – Lei específica regulamentará o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta, obedecendo aos requisitos mínimos dispostos nesta Lei Complementar.

Art. 50 – Para o exercício das atividades previstas no art. 49, é necessário:

I – possuir habilitação por, pelo menos, 02 (dois) anos, na categoria;

II – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

III – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único – Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos, ainda, os seguintes documentos:

I – atestado de residência;

II – certidões negativas das varas criminais;

III – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 51 – São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 49:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

## Seção XIV

## Do Transporte de Cargos

Art. 52 – São objetivos específicos referentes ao transporte de cargas:

I – reduzir o impacto do transporte de carga sobre a área urbana, meio ambiente e adjacências;

II – disciplinar e estabelecer as condições específicas para a circulação de veículos de carga e para a distribuição de carga e descarga de mercadorias nas vias públicas;

III – implementar políticas de circulação de transporte de carga e áreas de carga e descarga.

Art. 53 – São diretrizes do transporte de cargas:

I – racionalização do transporte de cargas e compatibilização com as características do trânsito e das vias urbanas;

II – criação de alternativas viárias, de forma a reduzir a passagem de cargas nas áreas de maior densidade urbana;

III – estabelecimento de diretrizes e de regulamentação para a entrega de cargas;

IV – especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação do transporte de carga;

V – restrição ao excesso de carga nos eixos dos veículos que atravessam a cidade, visando aumentar a vida útil dos pavimentos, além de reduzir o congestionamento nos horários de pico.

Art. 54 – São ações para o transporte de cargas:

I – incentivar a implantação, pela iniciativa privada, de um Centro de Distribuição para o transporte de produtos destinados a supermercados, lojas de eletrodomésticos e casas de materiais de construção, em local a ser definido em consonância com o Plano Diretor do Município;

II – realizar a distribuição de cargas na Zona Central, oriundas do Centro de Distribuição, em locais previamente definidos e em unidades de transportes adequadas (caminhonetes, micro-caminhões, caminhões médio e pesado, sendo este último de, no máximo três eixos), em horários regulamentados, conforme definido no inciso III deste artigo;

III – restringir o horário de carga e descarga feita por caminhões de no máximo três eixos ao período de 19h às 9h, nos dias de semana (segunda a sexta-feira);

IV – permitir que a carga e/ou descarga feita por micro-caminhões e utilitários ocorra também no turno da manhã de 9h às 11h e no turno da tarde de 14h às 17h;

V – liberar os horários de carga e/ou descarga a partir das 13h dos sábados até às 7h das segundas-feiras, desde que o transporte seja feito por utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos;

VI – regulamentar as ações referentes ao desaterro de lotes urbanos, mediante as seguintes exigências:

a) a carga (solo) deverá ser transportada em veículo coberto com lona, utilizando caminhões de, no máximo três eixos sem excesso de carga;

b) o volume de carga deverá ser controlado, evitando-se que o solo caia na via durante o transporte;

c) havendo danificação do pavimento e depósito de material nas vias, a limpeza e o reparo do pavimento serão de responsabilidade do prestador do serviço;

VII – regulamentar o transporte de materiais básicos da construção civil (areia, brita, cimento e ferragens), mediante as seguintes exigências:

a) a distribuição de cargas deverá ser feita nos seguintes horários: 19h às 7h; 9h às 11h e 14h às 17h;

b) para o transporte desses produtos podem ser utilizados utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos, de forma que a carga aplicada em seus eixos

não exceda os limites recomendados na legislação vigente para o transporte rodoviário com veículos comerciais;

VIII – disponibilizar, no órgão responsável pela gestão do trânsito da Prefeitura Municipal de Conselheiro Lafaiete, uma equipe treinada para fiscalizar o comprimento das leis de trânsito e dos horários de carga e descarga na cidade;

IX – concentrar a coleta de lixa na Zona Central em períodos noturnos, sem prejudicar a coleta de lixo oriunda dos estabelecimentos comerciais;

X – realizar a coleta de lixo nas demais zonas de tráfego em horários flexíveis, de forma a não conflitar com os horários de maior movimentação de veículos;

XI – a carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exercer os limites regulamentados para o transporte rodoviário de carga.

Art. 55 – Caberá à Administração Municipal fiscalizar o cumprimento dos horários e locais regulamentados para carga e descarga.

§1° - A Administração Municipal deverá disponibilizar, no órgão responsável pela gestão do trânsito, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito e dos horários e locais de carga e descarga na cidade.

§2° - O desrespeito à regulamentação dos horários e locais de carga e descarga implicará em multas ao proprietário do estabelecimento comercial e ao responsável pela entrega ou retirada de carga.

§3° - A carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exceder os limites regulamentados para o transporte rodoviário de carga.

## Seção XV

## Da Circulação de Ciclistas

Art. 56 – São objetivos relativos à circulação de ciclistas:

I – criar condições para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária ou a construção de ciclovias;

II – estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas;

III – aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecer opção de lazer;

IV – orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e às faixas de pedestres;

V – viabilizar infraestrutura viária segregada para a circulação segura e adequada de ciclistas, onde couber;

VI – garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte;

VII – promover o aumento do uso da bicicleta na cidade;

VIII – reduzir acidentalidade envolvendo ciclistas.

Art. 57 – São diretrizes relativas à circulação de ciclistas:

I – estruturação de uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema cicloviário e os demais meios de transporte;

II – garantia de deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias;

III – realização de adaptações nas vias, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada, quando possível;

IV – provisão de uma rede cicloviária com conectividade contínua entre as áreas com potencial de geração e atração de viagens.

Art. 58 – Das propostas para o sistema de circulação para ciclistas.

§1° - São propostas gerais:

I – elaboração projeto executivo viário de rede cicloviária e de sua respectiva sinalização;

II – realizar obras viárias necessárias à implementação de vias cicláveis e de sinalização sobre infraestrutura existente;

III – realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de paraciclos e bicicletários;

IV – construir bicicletário em locais estratégicos da cidade.

§2° - São propostas prioritárias:

I – implantar ciclofaixas nos eixos estruturantes, a fim de atender a maior parte possível do público que esteja circulando em sentido ao centro da cidade, onde couber;

II – dotar os trechos referidos no inciso anterior de infraestrutura, com paracilos em locais estratégicos, e sinalização adequada.

## Seção XVI

## Projetos Urbanísticos

Art. 58 – Os projetos urbanísticos a serem elaborados com a finalidade de garantir a mobilidade urbana deverão atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas técnicas e legislações vigentes sobre acessibilidade.

## Seção XVII

## Do Sistema de Transporte Coletivo

Art. 59 – Definem-se como os principais conceitos relativos ao Sistema de Transporte Coletivo:

I – poder concedente: Município de Conselheiro Lafaiete – MG, em cuja competência engloba a concessão do serviço de transporte coletivo, consoante o disposto no inciso V, do art. 30, da Constituição Federal de 1988 e no inciso I, do artigo 2º da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II – concessionária dos serviços: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, a qual o Município delega a prestação dos serviços, escolhidas por meio de licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, que demonstre capacidade para desempenhar a atribuição, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III – concessão: é a delegação da prestação de serviço público, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

IV – área de concessão: abrange a totalidade da área urbana e zona rural do Município;

V – sistema de transporte coletivo de passageiros: compreende o conjunto de linhas de ônibus e itinerários de transporte coletivo, urbano e rural, os equipamentos e pessoas necessários à operação, gestão e fiscalização dos serviços.

Art. 60 – Sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros destacam-se as seguintes características:

I – o serviço de transporte coletivo de passageiros do Município de Conselheiro Lafaiete é caracterizado como essencial, permanentemente à disposição do usuário, sob o monopólio do ente federativo municipal, devendo ser prestado de forma contínua pelo concessionário, observando o regramento legal que disciplina a matéria, os princípios estabelecidos nesta Lei Complementar e as obrigações contratuais pactuadas entre as partes;

II – o serviço de transporte coletivo de passageiros do Município de Conselheiro Lafaiete é regido pelos princípios da legalidade, universalidade, acessibilidade, continuidade, regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia, sustentabilidade, modicidade das tarifas e do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e outros correlatos.

Art. 61 – Constituem objetivos do sistema de transporte coletivo de passageiros:

I – promover a melhoria da circulação de pessoas e cargas;

II – garantir acesso a todos dentro do espaço urbano;

III – garantir acesso dos moradores das zonas rurais ao comércio, serviços de saúde, educação, bancos e outros equipamentos de serviços e utilidade pública;

IV – melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade no espaço urbano.

Art. 62 – As ações implementadas pelo poder concedente devem buscar a satisfação das seguintes metas:

I – ampliar o alcance do transporte coletivo de passageiros, urbano e rural, do município;

II – aumentar o uso do transporte coletivo em detrimento dos meios de transportes individuais motorizados;

III – criar um modelo de sistema sustentável, inclusivo e acessível;

IV – melhorar os equipamentos de transporte coletivo disponíveis à sociedade;

V – oferecer um transporte coletivo de qualidade a preços justos;

VI – reduzir a circulação de carros e motos na zona central da cidade.

Art. 63 – São ações estratégicas a serem implementadas ou fomentadas pelo Município:

I – estabelecer política tarifária que permita a redução dos custos do transporte coletivo de passageiros;

II – assegurar condições seguras e humanizadas de circulação viária;

III – prover meios de acessibilidade ao transporte coletivo de passageiros para a área rural;

IV – criar a estrutura necessária para a implementação, gesto e fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros do Município;

V – garantir a permanência do sistema de transporte coletivo de passageiros ao longo do tempo, superando descontinuidades políticas;

VI – manter estruturas de gestão executiva, técnica, de acompanhamento e fiscalização;

VII – monitorar os serviços por meio de indicadores e relatórios de acompanhamento;

VIII – incentivar ações de acessibilidade universal;

IX – implementar ações de controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado;

X – coibir o transporte clandestino de passageiros nos limites do território do Município.

**Subseção I**

**Das Regras Básicas Operacionais do Sistema**

Art. 64 – O sistema de transporte coletivo de passageiros, tem como pilares a prestação de serviço de forma contínua, rotineira, sustentável, acessível, integral, com foco no

atendimento da população, em consonância aos princípios estabelecidos nesta Lei Complementar e normas e regulamentos emanados do poder concedente.

Art. 65 – A prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, urbano e rural, do Município de Conselheiro Lafaiete, poderá ser explorada somente por concessionária devidamente cadastrada junto ao poder concedente, que tenha participado e ofertado a proposta mais vantajosa, em procedimento licitatório, na forma da lei, que atende a todas as condições e requisitos estabelecidos no edital de licitação e seus anexos, ou a quem suceder o licitante vencedor, mediante autorização do concedente, nos termos do regulamento.

Art. 66 – Os serviços serão organizados em linhas de ônibus, horários, itinerários e frota de acordo com as especificidades do Município e da demanda pelos serviços;

Art. 67 – É vedada a exploração de qualquer tipo de transporte coletivo de passageiros no Município por pessoa não autorizada, em linhas de ônibus não formalizadas ou em condições distintas das estabelecidas por esta Lei Complementar e pelas normas regulamentadoras do serviço.

§1° - O Município deverá empenhar os recursos humanos e os materiais necessários para coibir o transporte clandestino de passageiros, garantindo exclusividade à concessionária na exploração dos serviços a ela delegados.

Art. 68 – Durante toda a vigência do Contrato de Concessão, a concessionária se obriga a manter em seu objeto social atividade que permita a operação de transporte coletivo de passageiros, bem como a regularidade de todas os requisitos de habilitação estabelecidos no certame licitatório.

Art. 69 – O prazo de concessão será de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado por igual período, em razão do interesse público, e desde que, durante o prazo contratual inicial, o serviço tenha sido executado na forma do §1°, do art. 6°, da Lei Federal n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e demais exigências contratuais e normas emanadas do poder concedente.

Art. 70 – Os serviços deverão estar à disposição do usuário de forma permanente, rotineira e contínua, mediante o pagamento da tarifa de utilização, estabelecida pelo poder público, por meio de ato oficial, na forma, preços, percursos e horários e condicionantes estabelecidos pela Administração Pública Municipal.

Art. 71 – A concessionária poderá recusar transportar o passageiro que:

I – estiver apresentando visível estado de embriaguez ou sob efeito de drogas;

II – comprometa a segurança e tranquilidade dos demais passageiros;

III – estiver portando ou trazendo consigo objeto ou animal que comprometa a segurança e tranquilidade dos demais passageiros;

IV – portar arma de fogo ou arma branca, ou ainda, qualquer objeto que possa oferecer risco à integridade física dos demais usuários;

V – recusar-se a pagar a tarifa pela utilização dos serviços, quando estiver obrigado a fazê-lo.

Art. 72 – A remuneração dos serviços será feita pelo valor arrecadado pela concessionária com a cobrança de tarifa pela utilização dos serviços, bem como pelo subsídio instituído pela Lei Municipal nº 6.166, de 21 de dezembro de 2022 e os Decretos Municipais de regulamentação.

Parágrafo único – É vedada qualquer cobrança não prevista nesta Lei Complementar, no edital de licitação ou nas normas e regulamentos emanados pelo poder concedente.

Art. 73 – A concessionária poderá explorar a publicidade no espaço interno e externo do veículo, nas condições estabelecidas em regulamento pelo poder concedente.

**Subseção II**

**Da Frota de Veículos**

Art. 74 – Para a correta e adequada prestação dos serviços, os veículos, componentes da frota operacional e da reserva técnica, deverão ser especificados no projeto básico da licitação, levando em consideração:

I – a demanda pelos serviços;

II – o tipo de via;

III – os requisitos de acessibilidade previstos em legislações federais, estaduais ou municipais;

IV – os níveis de emissão de poluentes;

V – a segurança dos usuários e operadores;

VI – o conforto e a qualidade dos serviços;

VII – outros requisitos que se fizerem necessários para a prestação dos serviços dentro dos princípios e requisitos estabelecidos nesta Lei Complementar.

Art. 75 – Veículos para atendimento às linhas de ônibus deverão observar as condições de acessibilidade estabelecidas na norma técnica ABNT NBR 15570:2021, ou outra que a substitua; serem dotados de, no mínimo, 02 (duas) portas, local demarcado para uso exclusivo por pessoas com deficiência, idosos, gestantes e demais grupos definidos em legislação específica.

§1° - O embarque será realizado sempre pela porta mais próxima à frente do veículo e o desembarque pela porta mais próxima à parte traseira.

§2° - Deverá haver catraca, localizada na parte frontal do veículo.

Art. 76 – Serão aprovados para os serviços de transporte coletivo somente veículos apropriados, que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito e pelo poder concedente.

Art. 77 – A idade da frota deverá atender, cumulativamente, ao seguinte:

I – os veículos deverão possuir idade máxima de 12 (doze) anos, contados do ano de fabricação do chassi do veículo;

II – a idade média dos veículos que comporão a frota operacional da concessionária não poderá ser superior a 06 (seis) anos.

Art. 78 – A idade da frota será calculada considerando a idade máxima permitida para o veículo em operação, tendo como data de início o ano de fabricação constante no CRV do veículo, correspondente ao ano de fabricação do chassi.

§1° - Não será considerada o ano da carroceria para definição da idade da frota.

§2° - As informações concernentes à idade dos veículos deverão constar do cadastro da frota, com encaminhamento de cópia do CRV ao poder concedente.

Art. 79 – Todos os veículos integrantes da frota deverão ser relacionados em cadastro a ser confeccionado pela concessionária e enviado ao poder concedente.

Art. 80 – Constatado aumento ou redução na demanda que justifique alteração na quantidade de veículos da frota operacional, poderá o poder concedente solicitar o aumento ou redução da frota, a fim de obter a prestação adequada dos serviços, observando o princípio da razoabilidade e da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 81 – Havendo necessidade de ampliação ou redução da frota, a concessionária será notificada com antecedência mínima de 90 (noventa) dias, da data de início do novo quantitativo, devendo se manifestar em um prazo máximo de 15 (quinze) dias úteis, contados a partir do recebimento da notificação.

Art. 82 – Todos os veículos em operação no sistema de transporte coletivo de passageiros do Município deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, manutenção e segurança, em conformidade com as normas de trânsito vigentes.

Art. 83 – Os serviços de manutenção preventiva e corretiva deverão ser efetuados de acordo com as recomendações dos fabricantes.

**Subseção III**

**Da Tarifa**

Art. 84 – A tarifa a ser paga pelos usuários do serviço de transporte coletivo urbano e rural será fixada mediante Decreto pelo Poder Executivo Municipal em função das características técnicas do serviço e da necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, podendo ser diferenciada em função dos custos específicos para cada linha e tipo de equipamentos utilizados.

**Subseção IV**

**Da Fiscalização**

Art. 85 – A fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros, prestados pela concessionária, será exercida diretamente pelo poder concedente, por meio de agentes de fiscalização designados para este fim.

Art. 86 – Caberá ao agente de fiscalização auferir a boa e regular prestação dos serviços, por meio de verificação *in loco*, análise documental, ou qualquer outra técnica que julgar necessário.

Art. 87 – Ao agente de fiscalização, devidamente identificado, deverá ser franqueado livre acesso aos veículos, instalações da concessionária e documentos relativos à prestação dos serviços.

Art. 88 – Sempre que verificada qualquer irregularidade, deverá ser lavrada notificação, sendo a mesma encaminhada à concessionária.

§1° - Quando a infração for passível de penalidade administrativa, constante no edital de licitação e seus anexos, deverá ser gerada multa, mediante procedimento administrativo que garanta à concessionária a ampla defesa e o contraditório.

§2° - A autuação não desobriga a concessionária de corrigir a falta que lhe deu origem.

Art. 89 – A fiscalização consistirá no acompanhamento permanente da operação do serviço, visando ao cumprimento do contrato de concessão, do regulamento e das normas complementares a serem estabelecidas pelo poder concedente.

Art. 90 – A fiscalização poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, visando viabilizar a continuidade e a segurança da prestação do serviço.

## Seção XVIII

## Do Sistema de Planejamento, Gestão e Monitoramento da Mobilidade Urbana

Art. 91 – São objetivos do planejamento e gestão da mobilidade urbana:

I – ampliar a capacidade de planejamento e gestão do Município;

II – incluir pedestres e ciclistas como foco do planejamento urbano;

III – reestruturar a gestão local com o fortalecimento do papel regulador dos órgãos gestores do trânsito;

IV – incluir a mobilidade urbana como uma das prioridades da política de investimentos dos recursos municipais;

V – incluir a participação comunitária no acompanhamento da gestão do Plano de Mobilidade Urbana;

VI – angariar recursos para gerir a mobilidade urbana.

Art. 92 – São diretrizes do planejamento e gestão da mobilidade urbana:

I – aprimoramento da fiscalização do sistema de controle de tráfego;

II – redirecionamento, para o desenvolvimento do transporte público coletivo e individual não motorizado, dos investimentos em infraestruturas destinadas ao transporte individual;

III – capacitação técnica da equipe responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana;

IV – informatização da gestão de políticas urbanas e sociais;

V – definição de fonte de recursos para gerir a mobilidade urbana, através da criação de um fundo municipal;

VI – promoção intensiva e contínua de campanhas de educação para o trânsito.

Art. 93 – Propostas gerias para o planejamento e gestão da mobilidade urbana:

I – adequar a estrutura técnica e administrativa do órgão municipal responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana do Município;

II – criar o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;

III – instalar mecanismos efetivos para controle de velocidade nas vias urbanas, a exemplo de faixa elevada para travessia de pedestres, radar entre outros;

IV – regulamentar os locais para paradas de veículos de transporte escolar de ônibus para o transporte de trabalhadores das empresas/indústrias do Município e dos Municípios circunvizinhos;

V – revisar, periodicamente, o dimensionamento de tempo de ciclos semafóricos em consonância com variações de fluxos dos veículos;

VI – criar procedimentos administrativos para regulamentar os serviços de transporte urbano dos prestadores de serviços de frete, materiais de construção, bota-foras, entre outros;

VII – divulgar, sistematicamente, informações sobre programas, ações e obras relativas à mobilidade urbana em desenvolvimento no Município;

VIII – disciplinar a implantação de equipamentos urbanos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à legislação vigente (Código Brasileiro de Trânsito) e às diretrizes deste plano;

IX – analisar a viabilidade orçamentária do Município, em atendimento à legislação vigente, para contratação de agentes de trânsito.

Art. 94 – Para a implantação e atualização do Plano de Mobilidade Urbana caberá ao órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade urbana no Município:

I – executar e monitorar a implantação do Plano de Mobilidade Urbana no Município de Conselheiro Lafaiete;

II – promover a atualização do Plano de Mobilidade Urbana a cada 10 (dez) anos, ou em casos excepcionais, definidos por este órgão;

III – fiscalizar os serviços de transporte público coletivo urbano, que tem caráter essencial

IV – capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à mobilidade urbana no Município.

## Seção XIX

## Da Viabilidade Financeira de Investimentos em Infraestruturas de Mobilidade Urbana

Art. 95 – A fim de aprimorar a gestão financeira, para viabilização de investimentos em infraestruturas de mobilidade urbana, são objetivos da legislação urbanística e de transportes:

I – compatibilizar a legislação urbanística municipal;

II – organizar os setores responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito, obras e fiscalização no sentido de aperfeiçoamento a gestão da mobilidade urbana.

Art. 96 – São diretrizes da legislação urbanística e de transportes:

I – criação, na Administração Pública, de procedimentos para obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o Município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras;

II – criação de mecanismos para a elaboração de estudos para viabilização de projetos de mobilidade urbana, com procedimento de adesão a programas e linhas de créditos existentes.

Art. 97 – Propostas gerais para a legislação urbanística e de transportes:

I – criar núcleo gerenciados de projetos ne estrutura da Administração Municipal;

II – criar banco de projetos municipais relacionados à acessibilidade e mobilidade urbana no Município.

## Seção XX

## Das Campanhas de Educação para a Mobilidade Urbana

Art. 98 – São objetivos das campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I – ampliar a esfera de discussão do tema mobilidade urbana;

II – contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito;

III – democratizar a tomada de decisão, marcando-a pela transparência de fatos e informações, com fortalecimento e inclusão de diferentes atores no processo.

Art. 99 – Diretrizes para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I – desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;

II – utilização de ações educativas, visando à conscientização e convivência harmônica entre pedestres e usuários de veículos motorizados e não motorizados;

III – difusão de conhecimento sobre fatores de risco, e comportamento seguro no trânsito.

Art. 100 – Propostas gerais para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I – criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos relacionados à educação no trânsito e mobilidade urbana;

II – criar campanhas periódicas na mídia de promoção de segurança viária;

III – realizar eventos de caminhadas e passeios de bicicleta com a participação de gestores públicos, visando à aproximação de autoridades e técnicos das equipes da Administração Pública aos problemas locais relativos aos modos de transporte não motorizados.

Parágrafo único – As campanhas de educação para a mobilidade urbana deverão ser divulgadas nos meios digitais e por meio de cartazes, banners, folders, panfletos, palestras nas escolas e anúncios nos interiores de veículos de transporte coletivo e abrigos/pontos de ônibus.

## CAPÍTULO III
## DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 101 – O Plano de Mobilidade Urbana será objeto de revisões e atualizações periódicas, alternadas entre si, a cada 10 (dez) anos.

§1° - A primeira revisão ocorrerá no prazo de 10 (dez) anos, contados da data de publicação desta Lei Complementar.

§2° - As revisões prescritas serão precedidas de elaboração de diagnóstico e prognóstico de mobilidade urbana, e deverão contemplar, minimamente:

I – análise da situação de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, a ser realizada pela Secretaria Municipal de Defesa Social ou outra que lhe vier a substituir;

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

Art. 102 – A elaboração e as revisões do Plano de Mobilidade Urbana ou dos objetivos específicos descritos nesta Lei Complementar deverão garantir a ampla participação das comunidades, dos movimentos e das entidades da sociedade civil.

Art. 103 – Será assegurada ampla divulgação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 104 – O Poder Executivo Municipal regulamentará os processos de elaboração e revisão do Plano de Mobilidade Urbana, observados os objetivos e demais requisitos previstos nesta Lei.

Art. 105 – O Município poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 106 – O Plano de Mobilidade Urbana integrará a Política Municipal de Mobilidade Urbana, a ser instituída no Município e executada por intermédio dos seguintes instrumentos, além do próprio Plano de Mobilidade Urbana:

I – controle social;

II – Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;

III – legislação, regulamentos, normas administrativas de regulação, contratos e outros instrumentos jurídicos relacionados aos serviços públicos de mobilidade urbana.

Art. 107 – Esta Lei Complementar entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias a contar de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Conselheiro Lafaiete, 15 de outubro de 2024.

***Mário Marcus Leão Dutra***
Prefeito Municipal

***Jorcelino de Oliveira***
Procurador Geral

# JUSTIFICATIVA

**Exmo. Sr. Vereador Presidente,**

**Exmos. Srs. Vereadores,**

Pelo presente, estamos enviando o anexo Projeto de Lei que fixa no âmbito municipal os feriados para o exercício de 2025, observados os limites da legislação federal.

As datas ora mantidas já fazem parte do nosso calendário, assim, nos termos do proposto, esperamos discussão e aprovação.

Na certeza de que o presente Projeto de Lei merecerá a habitual atenção dos nobres Vereadores, aguardamos a sua aprovação.

Ao ensejo renovamos reconhecimento de elevada estima e distinta consideração.

Conselheiro Lafaiete, 15 de outubro de 2024.

***Mário Marcus Leão Dutra***
Prefeito Municipal

***Jorcelino de Oliveira***
Procurador Geral

GOVERNO DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE
PROCURADORIA GERAL

Conselheiro Lafaiete, 10 de outubro de 2024.

Ofício n°: 258/2024/PMCL/PROC

**Referência:** Encaminha Projeto de Lei

**Senhor Presidente,**
**Senhores Vereadores,**

A Procuradoria Municipal, vem, com o devido respeito, encaminhar à Mesa Legislativa Projeto de Lei que:

**INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CONSELHEIRO LAFAIETE – MG E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Ao ensejo reiteramos reconhecimento de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

***Marina Mendes de Oliveira Sallum***
Coordenadora de Legislação

Exmº Sr Washington Fernando Bandeira
Presidente da Câmara Municipal do Município de Conselheiro Lafaiete

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-17-Out-2024-15:34-055972-1/2