

LEI Nº 4.589, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2019.



Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Encantado e dá outras providências.

ADROALDO CONZATTI, Prefeito Municipal de Encantado.

Faço saber, em cumprimento ao disposto no Art. 57, Inciso IV, da **Lei Orgânica** do Município, que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Encantado - PlanMob-ENC como instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas, no âmbito urbano, rural e conexões regionais.

§ 1º O PlanMob-ENC se constitui em um plano setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com a Lei do Plano Diretor do Município e estabelece as diretrizes e proposições de desenvolvimento no Município de Encantado.

§ 2º O PlanMob-ENC contempla o estabelecido na Lei Federal **12.587/12** e alterações, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O PlanMob-ENC tem a finalidade de orientar os deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos tipos de transporte e consolidação dos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Encantado.

Art. 3º Constituem a base normativa de orientação ao PlanMob-ENC, os marcos jurídicos municipais, estaduais e federais que disciplinam o trânsito urbano, o transporte público, as políticas de uso e ocupação do solo e demais normas aplicáveis, devendo orientar-se pelas seguintes leis:

I - A Constituição Federal da República, em especial o art. 182 que estabelece as diretrizes para a Política Urbana;

II - A Lei Federal nº **10.257** de 10 de julho de 2001 que institui o Estatuto da Cidade, especialmente o previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40;

III - A Lei Federal nº **12.587/2012** de 03 de janeiro de 2012 e alterações que institui as Diretrizes para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;

IV - O código de Brasileiro Trânsito instruído pela Lei 9.503/1998 e resoluções do CONTRAN;

V - O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Encantado instituído pela Lei Municipal nº 1.566/91, de 30 de dezembro de 1.991, e alterações;

VI - Normas Técnicas Brasileiras, especialmente a NBR-9050;

VII - Demais leis e normas pertinentes.

Art. 4º A Política de Mobilidade Urbana tem como princípios:

1. - Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
2. - Desenvolvimento sustentável;
3. - Equidade no acesso e no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
4. - Redução dos custos urbanos;
5. - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
6. - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
7. - Reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;
8. - Segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
11. - Articulação com a Rede Estadual de Transportes Coletivos;
10. - Gestão democrática, planejamento e avaliação.

Art. 5º O PlanMob-ENC orienta-se pelas seguintes diretrizes:

1. - Democratização do espaço viário;
2. - Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados;
3. - Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
4. - Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;
5. - Priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
6. - Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
7. - Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
8. - Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-ENC;
9. - Capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do PlanMob-ENC;
10. - Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob-ENC;
11. - Criação de uma malha ciclo viária, vias de circulação de pedestres e trilhas para o desenvolvimento do turismo local e regional;

- 12. - Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
- 13. - Mitigação dos custos ambientais e sociais.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

- 1. - Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- 2. - Qualificar o sistema de transporte coletivo;
- 3. - Racionalizar o uso do sistema viário;
- 4. - Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados;
- 5. - Aprimorar a logística do transporte de cargas;
- 6. - Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- 7. - Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito;
- 8. - Reduzir o tempo médio das viagens;
- 9. - Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
- 10. - Incentivar a utilização de modos não motorizados;
- 11. - Reduzir emissões de poluentes;
- 12. - Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- 13. - Promover acesso aos serviços básicos;
- 14. - Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada;
- 15. - Promover o desenvolvimento sustentável.

Art. 7º O PlanMob-ENC contempla:

- 1. - Projeto para ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;
- 2. - Projeto de estruturação do transporte público;
- 3. - Projeto de implementação do sistema ciclovitário no município;
- 4. - Programa de melhorias na mobilidade urbana;
- 5. - Gestão do sistema de mobilidade, contemplando os meios e os modos de transporte;
- 6. - Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;
- 7. - A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- 8. - A operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;
- 9. - Política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município, especialmente da área central;
- 10. - A identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana;
- 11. - Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana.

CAPÍTULO I

MOBILIDADE URBANA

Art. 8º Mobilidade urbana é função pública que visa assegurar a acessibilidade universal e contempla:

1. - A promoção do desenvolvimento urbano para uma melhor distribuição das funções urbanas no território;
2. - A ordenação legal e institucional com estabilidade à ação do estado no setor e suas relações com a iniciativa privada;
3. - O emprego dos melhores meios para tornar acessível à cidade através de uma política voltada para o aperfeiçoamento dos serviços e da gestão pública.

Parágrafo único. A mobilidade deve ser integrada em relação aos vários modos de transporte e ao ordenamento do território e dos transportes; coerente, sem medidas contraditórias; contínua, mantendo as medidas estipuladas até que comecem a produzir resultados; clara e participativa.

Art. 9º As ações a serem desenvolvidas para a mobilidade urbana são:

1. - Implantação de intervenções que contribuam para a minimização dos conflitos entre os modos de circulação não motorizados e os motorizados, promovendo acessibilidade universal com conforto e segurança (faixas de pedestres, rebaixamento de guias, sinalização horizontal e vertical, rótulas, passarelas, remoção de barreiras arquitetônicas);
2. - Apoiar o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias que valorizem a mobilidade urbana sustentável promovendo sua melhoria e otimização contribuindo para a minimização dos efeitos negativos causados ao meio ambiente (poluição atmosférica e sonora), contribuindo para o aprimoramento da gestão pública sobre os serviços afetos à sustentabilidade da mobilidade urbana;
3. - Equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas/similares;
4. - Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento;
5. - Garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas pelos empreendimentos de impacto sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade;
6. - Promover a acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência física ou sensorial, através da implantação de infraestrutura que garanta sua circulação pela cidade, conforme NBR 9050, com conforto e segurança;
7. - Implantar intervenções que contribuam para a melhoria da acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, tais como rampas, sinalização horizontal (piso tátil), vertical (sinalização em braile), sinalização com sonorização e remoções de barreiras arquitetônicas em geral;
8. - Promover a elaboração de estudos e projetos de intervenções para melhoria da

acessibilidade;

9. - Investir em infraestrutura e sistemas informatizados para melhorar o trânsito, transporte e deslocamentos especialmente na área central;
10. - Promover a valorização da circulação não motorizada através da implantação de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, implementando sua integração com os demais sistemas de transporte, priorizando o transporte coletivo;
11. - Fomentar projetos destinados à redução de acidentes no trânsito;
12. - Implantar sistema de comunicação interativo com a população;
13. - Investir mais em campanhas de sensibilização e educação do trânsito para a população, com ações regulares em escolas;
14. - Realizar ações de fiscalização nas calçadas existentes(para adequações), e principalmente nas novas que serão construídas, para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004);
15. - Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares;
16. - Promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;
17. - Promover a segurança no trânsito;
18. - Promover a pavimentação e a qualificação das vias do Município;
19. - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;
20. - Consolidar uma malha viária estrutural.

Art. 10. As ações estão distribuídas nos seguintes projetos, a saber:

I - Projeto para ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;

II - Projeto de estruturação do transporte público;

III - Projeto de implantação/expansão do sistema de calçadas e cicloviário no município;

IV - Programa de melhorias na mobilidade urbana.

Parágrafo único. O projeto para ampliação/implantação da acessibilidade, conforme Normas, está disciplinado no Anexo I; o projeto de carga e descargas, no Anexo II; o projeto de estruturação do transporte público, no Anexo III; e o projeto de implantação/expansão do sistema de calçadas/cicloviário no município, no Anexo IV, os quais compõem o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Encantado.

Seção I

Programa de Melhorias na Mobilidade Urbana

Art. 11. Os estudos para melhorias na mobilidade urbana devem ser constantes e ocorrer de

forma periódica, em conjunto com a população, de forma a identificar os problemas e propor as melhores soluções para uma cidade acessível a todos.

Art. 12. O Poder Executivo priorizará o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade com o objetivo de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade.

Art. 13. O Poder Executivo priorizará a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito, com o objetivo de promover a segurança no trânsito.

Art. 14. Com o objetivo de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

1. - A difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;
2. - A adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;
3. - A atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;
4. - O estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 15. Com o objetivo de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:

1. - Regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de torná-los economicamente viáveis;
2. - Adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;
3. - Aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 16. Com o objetivo de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

1. - A implantação de vias alternativas de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos da área central para os bairros e aumentar a área de abrangência do transporte público coletivo;
2. - A elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados ao plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos, considerando a existência de pólos geradores de viagens, o

fluxo de veículos e o tamanho da caixa de passagem das vias, conforme legislação específica.

Art. 17. São ações a serem implementadas para a melhoria da mobilidade urbana:

1. - Implantação de vias alternativas para acesso aos bairros, de forma independente do Centro;
2. - Revitalização e readequação das vias de acesso, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;
3. - Criação de malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;
4. - Oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais;
5. - Implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas, com placas padronizadas.

Art. 18. Com o intuito de garantir maior fluidez no trânsito e incentivar a utilização de caminhos ociosos, além de permitir a otimização do uso da via através do aproveitamento de toda a sua pista de rodagem e da modificação do seu perfil, poderá ser implantado o sistema binário.

Parágrafo único. O sistema binário se caracteriza como o conjunto de duas vias próximas e paralelas, cujos fluxos de trânsito se dão em uma única direção com vias de sentidos opostos.

Art. 19. Como meio de racionalizar o transporte individual faz-se necessário:

1. - Criar medidas de desestímulo à utilização de transporte individual motorizado à medida que forem efetivamente oferecidas melhorias para o transporte não motorizado;
2. - Reverter à tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionados da cidade, na área central, diminuindo seu uso no médio e longo prazo, que poderão incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral e redução do número de vagas de estacionamento disponíveis;
3. - Estimular carona solidária no trajeto casa-escola, e vice-versa, com a participação da escola;
4. - Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, diminuindo seu uso no médio e longo prazo;
5. - Aumentar a segurança para as pessoas que adotam motocicletas como modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves;
6. - Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo motocicletas;
7. - Regulamentar o uso do transporte público individual no município, de modo a possibilitar o controle e a fiscalização;
8. - Criar um sistema de tarifação de taxis e moto táxis, bem como padronizar os pontos, com sinalização padronizada para identificação dos pontos de embarque;
9. - Implantar programa permanente de comunicação e educação do trânsito e ambiental

para os motoristas;

10. - Criar campanhas de sensibilização do uso racional do transporte individual para a população, com vistas a promover o uso de modais alternativos de transporte.

Subseção I - Estacionamento

Art. 20. A política de estacionamento e o direito ao uso do espaço público por veículos particulares devem priorizar o transporte não motorizado.

Art. 21. As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

1. - Desestimular o acesso do automóvel particular na área central, dando prioridade de vagas no meio fio para pessoas com dificuldade de mobilidade e carga e descarga (incluindo o moto frete);

2. - Implantar vagas especiais para veículos de transporte de valores em frente a instituições bancárias e correspondentes bancários, bem como para veículos que transportam portadores de dificuldades de locomoção e idosos, devidamente identificados com cartão licença e adesivos na lataria;

3. - Implantar estacionamentos específicos para motos, em diversas ruas;

4. - Estimular criação de vagas de estacionamento particulares e públicas em diversas modalidades;

5. - Proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

6. - Criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;

7. - criar alternativas com estacionamento rotativo.

Subseção II - Transporte de Cargas

Art. 22. O transporte de cargas, necessário para as atividades do comércio em geral, deve ocorrer de forma a não comprometer a integridade das infraestruturas viárias e sem interferências na fluidez do tráfego.

Art. 23. As diretrizes para o transporte de cargas são:

1. - Restrição de acesso de veículos de grande porte na parcela central do município, com a criação de um anel viário e rotas de passagem para os mesmos;

2. - Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Art. 24. As ações a serem desenvolvidas para o transporte de cargas são:

1. - Elaboração de estudos detalhados sobre a circulação dos veículos de carga, de forma a conhecer os fluxos de caminhões, os horários, as origens e os destinos dos veículos e

das mercadorias, quanto tempo ficam na cidade e as áreas que eles buscam, a fim subsidiar a criação de políticas públicas de circulação de veículos de médios e grandes portes, a serem implementadas num futuro próximo, as quais estejam adequadas às necessidades do comércio, dos serviços, da indústria e das demais atividades e das cadeias produtivas;

2. - Orientação da Logística Urbana, tornando a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental, promovendo a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

3. - Implantação de pontos de carga e descarga, com recuo da calçada, em áreas estratégicas do centro comercial, com delimitação de tempo de estacionamento, a fim de viabilizar a movimentação de carga, em horário de funcionamento comercial, para um número maior de veículos, seguindo o princípio do compartilhamento de espaço, a fim de garantir o abastecimento diário do comércio e dos serviços, de forma a não interrompê-los e evitar o colapso das atividades econômicas;

4. - implantação de estudo para rotas alternativas de cargas perigosas.

CAPÍTULO II

GESTÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25. Os instrumentos da gestão do sistema municipal de mobilidade urbana são:

1. - Adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

2. - Implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público;

3. - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições.

Art. 26. O monitoramento da efetiva implantação do Plano de Mobilidade Urbana ocorrerá através das seguintes ações a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo:

1. - Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Encantado, podendo ocorrer, conforme o caso, de forma concomitante e em conjunto com a revisão do Plano Diretor;

2. - Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos da municipalidade, mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequado e eficaz para garantir transparência e legitimidade às ações do PlanMob-ENC, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 27. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

1. - A 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;

2. - A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 28. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ocorrer conforme necessidade, sendo a cada 04(quatro) anos e poderão ser realizadas em conjunto com o Plano Diretor, nos termos da legislação urbanística em vigor.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 29. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro) e alterações.

Art. 30. São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

ANEXO I

ANEXO II: Sistema Preferencial de Carga/Descarga;

ANEXO III: Sistema de Transporte Público;

ANEXO IV: Sistema Ciclovitário. : Plano de Mobilidade Urbana;

Art. 31. Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

Art. 32. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei, serão resolvidos por Decreto do Executivo Municipal, após Parecer do Setor Técnico da Municipalidade, bem como pelo Conselho Municipal de Trânsito.

Art. 33. Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO DE ENCANTADO, 13 DE NOVEMBRO DE 2019.

ADROALDO CONZATTI

Prefeito Municipal

JOANETE CARDOSO MASIERO

Secretária Geral de Governo

Download do documento