

Projeto de Lei Complementar n.º006/ 2020, de 02 de junho de 2020.

**INSTITUI O PLANO DIRETOR
MUNICIPAL DE MOBILIDADE
URBANA DE CANDELÁRIA –
PLANMOB E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.**

PAULO ROBERTO BUTZGE, Prefeito Municipal de Candelária, Estado do Rio Grande do Sul, FAZ SABER, que a Câmara Municipal aprovou e neste ato sanciona e promulga a presente Lei Municipal que institui o Plano Diretor Municipal de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o PlanMob – Plano Diretor Municipal de Mobilidade Urbana de Candelária, 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, em consonância com o estabelecido na Lei Federal 12.587/12, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§1º O PlanMob é instrumentalizado pelas diretrizes políticas que constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana estabelecida nesta Lei.

§2º O PlanMob se constitui em um Plano Setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município.

Art. 2º Para os fins desta lei, considera-se:

I-Transporte Urbano – conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas no município;

II-Mobilidade Urbana – condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III- Acessibilidade – facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV-Modo de Transporte Motorizado – modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V-Modos de Transporte não Motorizados – modalidade que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI-Transporte Público Coletivo – serviço público de transporte de passageiros acessíveis a toda a população mediante pagamento individual ou apresentação de credencial de gratuidade, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

VII-Transporte Privado Coletivo – serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII-Transporte Público Individual - serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX-Transporte Urbano de Cargas – serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X-Transporte Motorizado Privado – meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Art. 3º Integram a presente Lei como parte indissociável os seguintes anexos:

Anexo I - Diretrizes para a Infraestrutura de Mobilidade.

Anexo I A - Mapa de Diretrizes Viárias;

Anexo II - Padrões Físicos e Funcionais para o Sistema Viário;

Anexo III - Redes Funcionais de Mobilidade Urbana;

Anexo III A - Mapa RMU 01 – Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;

Anexo III B - Mapa RMU 02 – Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária;

Anexo III C - Mapa RMU 03 – Rede Preferencial para a circulação de Pedestres;

Anexo III D - Mapa RMU 04 – Rede Preferencial para a Circulação de Carga;

Prazos de Implantação;

CAPÍTULO II

DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – SMMU

Art. 4º Fica criado o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU como processo continuado, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da mobilidade urbana no âmbito urbano e relações regionais.

Parágrafo Único - O SMMU é composto pelo conjunto coordenado de elementos e relações necessárias para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do município, com vista ao atendimento dos objetivos, princípios e diretrizes contidos na presente Lei.

Art. 5º São objetivos do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I-Instruir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenção na infraestrutura, nos modos e nos serviços de transporte;

II-Garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria de qualidade de vida;

III-Proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV-Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V-Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 6º Constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU – os seguintes elementos principais:

- I-A infraestrutura viária existente;
- II-As diretrizes viárias projetadas em complementação ao sistema viário estrutural;
- III-A configuração funcional das redes de mobilidade urbana;
- IV-A base legal e normativa;
- V-Os instrumentos de gestão e planejamento;
- VI-A participação democrática.

Seção I

DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Art. 7º A infraestrutura viária consiste na base física que sustenta as condições e regras de circulação de pessoas e veículos no ambiente urbano, rural e conexões regionais, obedecidas as normas estabelecidas pela Legislação.

Parágrafo Único - Constituem a infraestrutura viária as rodovias, as estradas vicinais, os arruamentos urbanos de caráter arterial, coletor e local, os viadutos, as pontes e demais elementos destinados a circulação de veículos, ciclistas e pedestres.

Art. 8º São objetivos da infraestrutura viária:

I-Atuar como elemento de estruturação do espaço urbano, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego e a sua inserção no espaço urbano;

II- Prover ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

III- Prover espaços para a circulação de pedestres e incrementa a qualidade das calçadas e prover ambientes seguros para a travessia das vias de tráfego motorizado, bem como acessibilidade universal em vias com alta demanda.

IV-Servir de base para a configuração dos lotes urbanos no processo de parcelamento do solo.

Art. 9º A infraestrutura urbana de mobilidade é composta pelos seguintes elementos principais:

I - O leito carroçável das vias destinadas a circulação motorizada devidamente hierarquizado;

II - As faixas destinadas a circulação de ciclista na forma de ciclovias, ciclofaixas ou espaços cicláveis;

III - Os passeios públicos e vias destinados a circulação exclusiva de pedestres;

IV - Os espaços destinados aos estacionamentos;

V - Os canteiros centrais que dividem as faixas de tráfego;

- VI - Os dispositivos de acessibilidade universal;
- VII - Os elementos de sinalização viária e de trânsito;
- VIII - Os Instrumentos de controle, fiscalização e gestão;

Seção II

DAS DIRETRIZES VIÁRIAS PROJETADAS

Art. 10 Diretrizes viárias são propostas de intervenções no sistema viário envolvendo a abertura de novas vias ou obras/ações de reconfiguração de vias existentes.

Art. 11 São objetivos das diretrizes diárias:

I-Provisionamento de infraestrutura viária no processo de crescimento urbano e expansão da frota veicular;

II-Diminuição da fragmentação do tecido urbano e permitindo melhor circulação e irrigação das diferentes partes da cidade;

III-Orientação do arruamento estruturante no processo de parcelamento do solo em zona de expansão urbana.

IV-Aumento da acessibilidade e fluidez do trânsito.

Art. 12 As diretrizes viárias se constituem em gravames de áreas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e seus gabaritos propostos incidem sobre os lotes/glebas urbanas com a criação de áreas não edificáveis.

Parágrafo Único – Em decorrência da intervenção viária prevista, os gravames de áreas apresentam as seguintes abrangências:

I-Incidência de recuos viários sobre os lotes lindeiros nas vias existente em que, para melhor acomodação dos fluxos de tráfego, forem configuradas necessidades de alargamentos viários;

II-Configurações de áreas não edificáveis nos lotes/glebas nas quais forem projetadas complementações/continuidades viárias com abertura de vias para conexões viárias;

III-Configurações de diretrizes viárias estruturantes para a macro estruturação urbana no processo de parcelamento do solo na ocupação de novas glebas.

Art. 13 As diretrizes viárias estão descritas no Anexo I - Diretrizes para a infraestrutura de Mobilidade e sua representação espacial è apresentada no mapa do Anexo I A – Mapa de Diretrizes Viárias.

Parágrafo Único – as diretrizes viárias deverão respeitar as especificações técnicas apresentadas no Anexo II – Padrões Físicos e Funcionais para o Sistema Viário, para o dimensionamento da infraestrutura de mobilidade, quanto ao número de faixas de tráfego e quanto ao dimensionamento das faixas de serviços conforme perfis viários constantes no anexo.

Seção III

DAS REDES FUNCIONAIS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 14 As Redes Funcionais de Mobilidade Urbana consistem na organização especial e hierárquica da malha viária para dar suporte preferencial aos diferentes modos de transporte, de acordo com a demanda e a distribuição espacial dos usos e das atividades no espaço urbano e regional.

Art. 15 São objetivos das redes funcionais de mobilidade urbana:

I-Organizar funcionalmente a circulação viária com a hierarquização das vias de acordo com sua capacidade e posição estratégica no espaço urbano;

II-Configurar redes de navegação no espaço urbano, para os diferentes modos de transporte;

III- Criar rotas especiais de conexão entre os diferentes locais de origem/destino, de forma preferencial e priorizada;

IV- Priorizar rotas de circulação para os modos de transporte não motorizado e coletivos sobre o tráfego geral;

V-Orientar a logística de circulação de carga.

Art. 16 Compõem as Redes Funcionais de Mobilidade Urbana as seguintes organizações funcionais do sistema viário:

I-Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;

II-Rede Estrutural para a Circulação de Ciclista;

III- Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres;

IV- Rede Preferencial para a Circulação de Carga.

Parágrafo Único – As Redes Funcionais de Mobilidade Urbana serão configuradas e organizadas sobre a malha viária existente e projetada de forma de otimizar a potencialidade de cada modal de transporte e minimizar os conflitos entre os modais, especialmente entre os motorizados e não motorizados.

Subseção I

DA REDE ESTRUTURAL PARA O TRÁFEGO MOTORIZADO

Art. 17 A Rede Estrutural para o tráfego motorizado consiste na organização funcional do sistema viário de forma a canalizar os fluxos majoritários de transporte motorizado no conjunto da circulação urbana, vicinal e regional.

Parágrafo Único – A organização da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado com os eixos de acessibilidade estruturante é apresentada no Anexo III – Redes Funcionais de Mobilidade Urbana, e sua representação espacial é apresentada no Anexo III A – Mapa RMU 01 – Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado.

Art. 18 São objetivos da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado:

I-Criar rotas estruturantes de circulação regional e vicinal;

II-Organizar os fluxos de circulação majoritária entre os bairros em suas ligações com o centro e dos bairros entre si e principais pelos geradores de tráfegos.

III- Criar uma rede de navegação interna conectada à rede vicinal e regional onde é priorizada a fluidez, considerando o tráfego de veículos particulares, transporte público e privado de passageiros.

IV- Minimizar os conflitos com os demais modos.

Art. 19 A circulação de tráfego motorizado deverá ocorrer dentro das normas de regulamentação das vias estabelecido pelo poder público e atender a legislação vigente, especialmente a Lei Federal 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Subseção II

DA REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

Art. 20 A rede estrutural para a circulação cicloviária consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação de bicicletas de forma priorizada e segura, mediante a segregação de perto do sistema viário para a sua circulação exclusiva.

Parágrafo Único – A organização da Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária com os eixos de acessibilidade estruturante é apresentada no Anexo III e suas representação especial é apresentado no Anexo III B - Mapa RMU 02.

Art. 21 São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Ciclistas:

I-Criar infraestrutura para ampliação da participação desta modal de transportes no conjunto da mobilidade urbana local e regional.

II-Viabilizar os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto para o ciclista.

III-Estimular seu uso no deslocamento do cotidiano como modo de transporte saudável e de baixo custo econômico e ambiental.

IV-Promover o uso da bicicleta nas atividades de lazer como prática saudável, em consonância com as políticas de saúde do município.

Art. 22 As novas vias públicas, incluindo pontes, viaduto e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação da bicicleta, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 23 Os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centro de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, biciclétarios e paraciclos como parte de infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

Subseção III

DA REDE PRIVADA PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 24 A Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres tem como objetivo a criação de ambiente confortável e seguro para a circulação de pedestres de forma natural, ou com o uso de aparatos especiais, e sua configuração consiste em intervenção nos passeios públicos de forma a torná-los completamente desobstruídos, nivelados e com piso padronizado permitindo a acessibilidade universal em seu curso.

Parágrafo Único – A configuração da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestre é apresentada no Anexo II e sua representação espacial é apresentada no Anexo III C - Mapa RMU 03 da presente Lei.

Art. 25 São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres:

I-Viabilizar os deslocamentos de pedestres de forma natural ou com uso de aparatos especiais, com conforto e segurança.

II-Promover a acessibilidade universal;

III-Estimular caminhadas em deslocamentos de pequenas distancias as atividades do cotidiano;

IV-Estimular caminhadas em práticas lúdicas como atividade saudável, em consonância com as políticas de saúde do município.

Subseção IV

DA REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE CARGA

Art. 26 As rotas Preferenciais para a Circulação de Carga consistem em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargas mediante ações de engenharia de tráfego, sendo que sua configuração se dará por ações de infraestrutura com reforço de base para o tráfego de alta tonelagem, por ações de engenharia de tráfego e sinalização para canalizar os fluxos.

Parágrafo Único – As rotas preferenciais de carga estão apresentadas no Anexo III e sua configuração espacial é apresentada do Anexo III D - Mapa RMU 04.

Art. 27 São objetivos da configuração das Redes Especiais de Circulação de Carga:

I-Direcionar as rotas de carga para vias com capacidade e condições de infraestrutura de suporte;

II- Minimizar os conflitos com outros modais, especialmente pedestres e ciclistas;

III- Minimizar danos ambientais de interesse histórico e cultural tento pelos aspectos de intrusão urbana como pela emissão de poluentes.

Art. 28 Em zonas de restrição/proibição de tráfego de cargas, elementos de sinalização indicarão as rotas de desvio.

Seção IV

DA BASE NORMATIVA

Art. 29 Constituem a base normativa de orientação à aplicação da política municipal de mobilidade urbana 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.

Parágrafo Único- A aplicação da política municipal de mobilidade urbana deverá 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 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012 que institui as Diretrizes para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

III- Código Brasileiro de Trânsito instituído pela Lei 9.503/1997 e resolução do COTRAN;

IV- Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Candelária;

V-O estabelecimento na presente Lei que institui o PlanMob;

VI-Normas técnicas Brasileiras aplicáveis, especialmente as normas de acessibilidade contidas na NBR-9050;

VII-Demais leis e normas pertinentes.

Seção V

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E PLANEJAMENTO

Art. 30 Consistem os Instrumentos de Gestão e Planejamento da Mobilidade Urbana o conjunto de ações e rotinas com a incumbência de aprimorar, supervisionar, monitorar e fiscalizar o processo de planejamento e gestão da circulação e do transporte no âmbito urbano.

Art. 31 A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal no que tange a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

Art. 32 São as Atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I-Coordenar a aplicação do Plano Diretor Municipal de Mobilidade Urbana e suas revisões;

II-Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, pedestres e ciclistas as diretrizes do PlanMob;

III- Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transporte para as pessoas e mercadorias;

IV-Dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do COTRAN;

V-Fiscalizar o zelo pela qualidade das calçadas e manutenção em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

VI- Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

VII-Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

VIII-Fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

IX-Analisar e disciplinar pólos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT.

X-Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas;

XI-Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis.

Art. 33 A gestão da mobilidade urbana deverá considerar:

I-A gestão do trânsito nas vias públicas;

II-A gestão dos pólos geradores de tráfego;

III- A gestão da mobilidade não motorizada;

IV-A gestão da acessibilidade universal.

Subseção I

DA GESTÃO DO TRÂNSITO NAS VIAS PÚBLICAS

Art. 34 A gestão pública do trânsito será realizada através da regulamentação do sistema viário considerando os diferentes modos de locomoção preconizados no presente PlanMob e de acordo com o estabelecido no CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 35 São Objetivos da Gestão do Trânsito:

I-Promover o adequado uso do espaço público de circulação com prioridades às redes funcionais de mobilidade urbana preconizadas no presente PlanMob.

II-Promover a segurança viária e minimizar os conflitos entre os modos motorizados e não motorizados;

III- Promover a circulação preferencial dos veículos de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizado.

IV- Estabelecer política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização.

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

VI-Monitorar e controlar as emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

Parágrafo Único – A gestão do trânsito motorizado se dará pela regulamentação do uso considerando:

I-Os fluxos de tráfego;

II-As faixas de serviço;

III- A preferencialidade de uso das vias;

IV-As velocidades operacionais;

V-Os locais de travessia de pedestre;

VI-O disciplinamento dos locais de circulação de carga e previsão de espaços para carga e descarga;

VII-A definição das vias e faixas de tráfego para a sua circulação referencial do transporte coletivo;

VIII-A disposição dos pontos de parada embarque e desembarque do transporte coletivo e;

IX- Outras ações atinentes.

Subseção II

DA GESTÃO DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 36. Para efeitos da presente Lei, entendem-se como Polo Gerador de Tráfego os espaços edificados ou abertos, cujos usos e atividades atraem elevado volume de viagens por diferentes modos de locomoção, de caráter diário ou sazonal, e que impactam de forma significativa a estrutura de circulação e os serviços de transporte.

Art. 37. São objetivos da gestão dos polos geradores de tráfego:

I-Prospectar demandas futuras concentradas e dimensionar seu impacto sobre o sistema viário e sistema de transporte;

II-Prevenir através de ações preventivas e mitigatórias o colapso do sistema viário e do sistema de transporte afetado por polos geradores de tráfego;

III- Exigir do empreendedor contrapartidas pelos impactos gerados e;

IV-Mitigar impactos sobre o meio ambiente social e antrópico.

Art. 38. Para atendimento aos objetivos, empreendimentos cujos usos/atividade indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual e impacto sobre o ambiente antrópico deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento condicionados a realização de estudos prévios de impacto de trânsito.

Parágrafo Único – O tipo de uso e o porte de empreendimentos que devem ser objeto de estudos prévios de impacto de trânsito deverão ser regulamentados em legislação específica.

Art. 39. Os Estudos de Impacto de Trânsito –EIT, serão realizados mediante a emissão do respectivo Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, elaborados por profissionais legalmente habilitados, nos quais deverão ser medidos os impactos e propostas medidas sanadoras, mitigadoras e/ ou compensatórias aos impactos gerados.

Art. 40. Elaboração do EIT deverá contemplar a avaliação do ambiente de inserção do polo gerador de tráfego devendo contemplar os seguintes aspectos mínimos:

I-A definição da área de influencia direta e indireta do empreendimento gerador de tráfego;

II-A análise da mobilidade urbana do entorno do empreendimento, notadamente nos aspectos relativos à capacidade do sistema viário;

III-A oferta de transporte público;

IV- As condições dos passeios e;

V-Acessibilidade universal;

Art. 41. A emissão do EIT deverá contemplar os elementos que permitam a correta avaliação do impacto a ser gerado em especial:

I-Prospecção do tráfego a ser gerado pelo futuro empreendimento considerando o a demanda de circulação nas vias de acesso e a demanda por transporte público;

II-Carregamento viário futuro considerando a demanda existente e a demanda prospectada para o empreendimento;

III-Avaliação do nível de serviço resultante nas vias afetadas;

IV-Avaliação da necessidade de incremento de viagens por transporte público.

Art. 42. Caso o EIT elaborado apontar para impactos não absorvíveis pela atual infraestrutura viária, deverão ser proposta intervenção nos sistema viário como medidas sanadoras e/ou mitigadoras considerando os seguintes aspectos:

I-Necessidade de abertura e/ou alargamento de vias, obras de arte, etc;

II-Adequação geométricas no sistema viário, com a criação de refúgio, correção de raios de giro, rebaixamento de guias;

III- Regulamentação dos fluxos de tráfego no entorno de tráfego;

IV- Projeto de sinalização semafórica, sinalização gráfica horizontal e vertical, visando a nova regulamentação proposta;

V-Projetos de acessibilidade universal na área de influencia direta.

§1º Caso os impactos gerados não possam ser mitigados e, havendo interesse público na sua implantação, o Poder Público Municipal poderá exigir do empreendedor medidas compensatórias fora do ambiente impacto.

§2º No processo de licenciamento do empreendimento gerador de tráfego, compete ao Poder Público Municipal estabelecer as medidas mitigatórias/compensatórias que deverão ser arcadas pelo Empreendedor em contrapartida ao impacto gerado.

Subseção III

DA GESTÃO DA MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA

Art. 43 A gestão da Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessias das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

Art.44 São objetivos da gestão da mobilidade não motorizada:

I-Estimular o uso da bicicleta e do caminhar como prática de mobilidade urbana provendo espaços para circulação segura e confortável;

II-Implementar as redes funcionais de mobilidade para a circulação de bicicletas e de pedestres preconizadas no presente PlanMob;

III- Minimizar os conflitos entre os pedestres e ciclistas e tráfego motorizado.

Parágrafo Único: Ao Gestor Público Municipal, cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada.

Art. 45 A gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

I-Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;

II-Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;

III-Sinalização dos locais de travessia de pedestres;

IV-Promoção de ações educacionais que resultem em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

Subseção IV

DA GESTÃO DE ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 46 A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção, de deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo Único: A Gestão de Acessibilidade Universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

Art.47 São objetivos da gestão de acessibilidade universal:

I-Garantir o direito de ir e vir de toda a população, em especial aquelas com mobilidade reduzida;

II-Atingir um desenho universal no ambiente urbano de mobilidade;

III-Garantir o acesso ao serviço de transporte público.

Art. 48 Na Gestão da Acessibilidade Universal, a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

Parágrafo Único: No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

I-O desenho universal com ações sobre as calçadas;

- II-Os locais de travessia do leito carroçável;
- III-O rebaixamento de mios fios;
- IV-Colocação de pisos tácteis para deficientes visuais;
- V-Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

Subseção V

A GESTÃO DA CIRCULAÇÃO DE CARGAS

Art. 49 A gestão do tráfego de carga implica em disciplinar a circulação de mercadorias no ambiente urbano, minimizando o impacto com o transporte de pessoas e circulação de pedestres, ciclistas e impactos sobre o meio ambiente.

Art. 50 São objetivos da gestão da circulação de cargas:

I-Garantir a circulação de cargas no município, reconhecendo a sua importância para a dinâmica econômica do município.

II-Evitar os conflitos com o tráfego de carga com o tráfego urbano de pessoas.

III-Evitar a deterioração da estrutura de circulação pelo tráfego pesado em vias sem condições de suporte;

IV-Minimizar o impacto ambiental gerado pelo ruído, emissão de particulados e trepidação do solo em zonas sensíveis.

Art. 51 A gestão da circulação de cargas dar-se-á pelos seguintes elementos:

I-Configuração de rotas especiais para a circulação de cargas decorrentes da produção industrial do município;

II- Restringir a circulação m áreas conflagradas, no sentido de uma menos interferência com as demais funções urbanas.

III-Sinalizar espaços para carga e descarga garantindo o abastecimento para o setor logístico.

Seção VI

DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

Art. 52 A gestão da participação democrática implica em reconhecer a importância da participação popular e da sociedade civil organizada no processo de gestão e planejamento da infraestrutura e gestão da mobilidade urbana, reconhecendo que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

Art. 53 São objetivos da participação democrática:

I-Colocar o cidadão no centro de processo de decisão que envolve o ambiente físico e os serviços de mobilidade urbana;

II-Abrir canais de manifestação, garantido a todo cidadão o direito de se manifestar.

Parágrafo Único: A Gestão Democrática da mobilidade no âmbito municipal dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação.

Art. 54 A participação da sociedade na gestão da mobilidade urbana ocorre nas seguintes formas:

I-Por iniciativa da sociedade, por meio de organizações não governamentais, entidades de classe, associações, ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;

II-Por ações do próprio município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não.

Parágrafo Único: A participação da sociedade na promoção da mobilidade urbana dar-se-á por meio das seguintes ações:

I-Realização de audiências públicas, referendos e outras formas de participação;

II-Institucionalização de Conselho de Usuário, com a composição de representantes a ser estabelecida pela municipalidade;

III-Promoção de canais de relacionamento direto entre o gestor público e o usuário do transporte coletivo.

CAPÍTULO III

DOS PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art. 55 O presente PlanMob será implantado em etapas de ação imediata, curto, médio e longo prazo.

Parágrafo Único: Para efeitos dos prazos do *caput* são considerados os horizontes de 05, 10 e 20 anos respectivamente.

Art. 56 A estratégia de implantação da infraestrutura preconizada nas diretrizes viárias e implementação das redes de mobilidade preconizadas no PlanMob é consubstanciada em diretrizes, metas e ações a serem definidas pelo Poder Executivo para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

§1º A execução das obras/ações nos prazos a que se refere o “caput” deverá considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os munícipes.

§2º Os prazos de implantação das diretrizes viárias concebidas no presente PlanMob estão estabelecidos no Anexo IV- Prazo de Implantação.

Art. 57 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.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 58 O PlanMob - Plano Diretor Mobilidade Urbana do Município de Candelária na forma da presente Lei, somente poderá ser alterado com Projeto de Lei Complementar encaminhado pelo executivo.

Art. 59 Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei, serão resolvidos pelo ente competente do Município.

Art. 60 Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 61 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE CANDELÁRIA
02 de junho de 2020

PAULO ROBERTO BUTZGE
Prefeito Municipal

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei está sendo encaminhado em virtude da necessidade de criar uma legislação específica, tratada como Plano Diretor Municipal de Mobilidade Urbana de Candelária – PLANMOB.

Este projeto de lei foi elaborado contando com suporte técnico especializado a fim de modernizar a legislação e criar o Plano de Mobilidade Urbana do município, que juntamente com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Candelária, servirão como instrumentos orientadores e normativos dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos de mobilidade, urbanísticos, políticos, socioeconômicos, físico-ambientais e administrativos.

O projeto de Lei contém anexos que auxiliam na compreensão das regras e são apresentados na seguinte forma: Diretrizes para a Infraestrutura de Mobilidade; Mapa de Diretrizes Viárias; Padrões Físicos e Funcionais para o Sistema Viário; Redes Funcionais de Mobilidade Urbana; Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado; Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária; Rede Preferencial para a circulação de Pedestres; Rede Preferencial para a Circulação de Carga e Prazos de Implantação.

O Plano Diretor Municipal de Mobilidade Urbana de Candelária – PLANMOB tem por finalidade precípua orientar a atuação do Poder Público e da iniciativa privada, prevendo políticas, diretrizes e instrumentos para assegurar a garantia das melhores condições de mobilidade urbana a todos os cidadãos, tendo em vista as aspirações da população.

Diante do exposto, Senhora Presidente e demais pares dessa Casa, solicitamos que este Projeto de Lei seja apreciado, para que possa ser viabilizada a criação da respectiva regra.

É a justificativa.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE CANDELÁRIA
02 de junho de 2020

PAULO ROBERTO BUTZGE
Prefeito Municipal