



LEI Nº 1699/2018, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2018

(PROJETO DE LEI Nº 022/2018-PMSA)

CÂMARA MUNICIPAL DE
SANTANA DO ACARAÚ
PROTOCOLADO

Aos 08/01/19 às 10/30 min


Servidor

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA PARA O MUNICÍPIO, APROVA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SANTANA DO ACARAÚ, ESTADO DO CEARÁ.

Faço saber que a Câmara Municipal de Santana do Acaraú aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

TÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

ART. 1º - ESTA LEI DISPÕE SOBRE A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SANTANA DO ACARAÚ- CE, FUNDAMENTADA NA LEGISLAÇÃO FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL.

I - CONSTITUIÇÃO FEDERAL (1988)

II - LEGISLAÇÃO FEDERAL: LEI FEDERAL Nº 10.257/01 - ESTATUTO DA CIDADE, LEI 12.587/12 SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, LEI 9.503/97, O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, NBR 9.050/15, LEI 10.098/2000 E LEI 13.146/2015 QUE TRATA SOBRE ACESSIBILIDADE ÀS EDIFICAÇÕES, MOBILIÁRIOS, TRANSPORTES, ESPAÇOS E EQUIPAMENTOS URBANOS, ALÉM DE OUTRAS CITADAS NOS CASOS ESPECÍFICOS.

III - LEGISLAÇÃO ESTADUAL: CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DO CEARÁ.

IV - LEGISLAÇÃO MUNICIPAL: LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SANTANA DO ACARAÚ.

ART. 2º - A LEI DE MOBILIDADE URBANA NÃO SE RESTRINGE AO PERÍMETRO URBANO DA SEDE, UMA VEZ QUE AS NECESSIDADES DE DESLOCAMENTO NO MUNICÍPIO EXTRAPOLAM OS LIMITES DA CIDADE, ATINGINDO OUTRAS ÁREAS URBANAS DISTRIBUÍDAS NO TERRITÓRIO E TAMBÉM A ZONA RURAL.

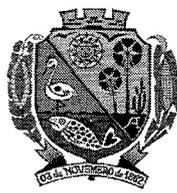
ART. 3º - A LEI DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTANA DO ACARAÚ ORIENTA E NORMATIZA SUA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA E INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, TENDO COMO INTUITO PROMOVER O DESLOCAMENTO SEGURO DE TODAS AS PESSOAS E CARGAS NOS MODOS MOTORIZADOS E, PRINCIPALMENTE, NÃO MOTORIZADOS.

ART. 4º - A LEI DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ É CONSTITUÍDA PELOS SEGUINTE PRINCÍPIOS:

I - EQUIDADE NO USO DO ESPAÇO PÚBLICO DE CIRCULAÇÃO, VIAS E LOGRADOUROS;

II - GESTÃO DEMOCRÁTICA E CONTROLE SOCIAL;





- III - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL, EM TODAS AS SUAS DIMENSÕES;
- IV - SEGURANÇA NOS DESLOCAMENTOS DAS PESSOAS E CARGAS;
- V - DESENVOLVIMENTO DA CIDADE, NAS DIMENSÕES SOCIOECONÔMICAS E AMBIENTAIS;
- VI - EQUIDADE NO ACESSO DOS CIDADÃOS AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO;
- VII - EFICIÊNCIA, EFICÁCIA E EFETIVIDADE NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO;
- VIII - JUSTA DISTRIBUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS E ÔNUS DECORRENTES DO USO DOS DIFERENTES MODOS E SERVIÇOS;
- IX - EFICIÊNCIA, EFICÁCIA E EFETIVIDADE NA CIRCULAÇÃO URBANA;
- X - A COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE AS NECESSIDADES DE DESLOCAMENTO E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO AMBIENTAL, HISTÓRICO E CULTURAL.

ART. 5º - PARA OS FINS DESTA LEI CONSIDERAM-SE AS SEGUINTE DEFINIÇÕES:

- I - ACESSIBILIDADE: FACILIDADE DE ACESSO DAS PESSOAS ÀS ÁREAS E ATIVIDADES URBANAS E AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE, CONSIDERANDO-SE OS ASPECTOS FÍSICOS, ECONÔMICOS E DE INFORMAÇÃO;
- II - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: FACILIDADE DISPONIBILIZADA ÀS PESSOAS QUE POSSIBILITE A TODOS AUTONOMIA NOS DESLOCAMENTOS DESEJADOS, RESPEITANDO-SE A LEGISLAÇÃO EM VIGOR;
- III - BICICLETÁRIO: LOCAL DESTINADO AO ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS, COM CARACTERÍSTICAS DE LONGA DURAÇÃO, GRANDE NÚMERO DE VAGAS E CONTROLE DE ACESSO, PODENDO SER PÚBLICO OU PRIVADO;
- IV - CALÇADA: PARTE DA VIA, NORMALMENTE SEGREGADA E EM NÍVEL DIFERENTE, NÃO DESTINADA À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS, RESERVADA AO TRÂNSITO DE PEDESTRES E, QUANDO POSSÍVEL, À IMPLANTAÇÃO DE MOBILIÁRIO, SINALIZAÇÃO, VEGETAÇÃO, PLACAS DE SINALIZAÇÃO E OUTROS FINS;
- V - CANTEIRO CENTRAL: FAIXA QUE DIVIDE PISTAS DA CAIXA DE RUA, FORMANDO PRIORITARIAMENTE TRECHOS VERDES;
- VI - CAIXA DE RUA: PARTE DA VIA DESTINADA À CIRCULAÇÃO E AO ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS, OU SEJA, O CONJUNTO FORMADO PELA PISTA DE ROLAMENTO, PODENDO ESTA SER SEPARADA POR CANTEIRO CENTRAL, E PELAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO, CONTANDO OU NÃO COM CICLOVIA, CICLOFAIXA E PARACICLOS, GERALMENTE EM NÍVEL DIFERENCIADO EM RELAÇÃO À CALÇADA;
- VII - CICLOFAIXA: ESPAÇO DESTINADO À CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS, NA PISTA DE ROLAMENTO, CONTÍGUA À CALÇADA, SENDO DELA SEPARADA POR PINTURA E/OU DISPOSITIVOS DELIMITADORES;
- VIII - CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: CAMINHOS OU ROTAS IDENTIFICADOS COMO AGRADÁVEIS, RECOMENDADOS PARA USO DE BICICLETAS, MINIMAMENTE PREPARADOS PARA GARANTIR A SEGURANÇA DE CICLISTAS, SEM TRATAMENTO FÍSICO, PODENDO RECEBER SINALIZAÇÃO ESPECÍFICA;



- IX - CICLOVIA: ESPAÇO DESTINADO À CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS, SEGREGADA DA VIA PÚBLICA DE TRÁFEGO MOTORIZADO E DA ÁREA DESTINADA A PEDESTRES;
- X - CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA: TAXA COBRADA PELO ENTE GESTOR MUNICIPAL AOS PROPRIETÁRIOS DE IMÓVEIS BENEFICIADOS POR BENFEITORIAS PÚBLICAS;
- XI - DIVISÃO MODAL: PARTICIPAÇÃO DE CADA MODO DE TRANSPORTE NO TOTAL DE VIAGENS REALIZADAS PARA OS DIVERSOS FINS;
- XII - FAIXA DE ROLAMENTO: CADA UMA DAS FAIXAS COMPONENTES DA PISTA DE ROLAMENTO;
- XIII - FAIXA DE SERVIÇO: PARTE DA CALÇADA DESTINADA À INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIOS URBANOS, SINALIZADORES, VEGETAÇÃO E REDES DE DISTRIBUIÇÃO;
- XIV - FAIXA OU VIA 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;
- XV - GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA: MEDIDAS PARA DIRECIONAMENTO DA DEMANDA DE CADA MODO DE TRANSPORTE, COM VISTAS A UMA DISTRIBUIÇÃO MODAL MAIS EQUILIBRADA;
- XVI - HIERARQUIA VIÁRIA: CLASSIFICAÇÃO DOS ARRUAMENTOS E ESTRADAS MUNICIPAIS, OBJETIVANDO DOTAR PREFERÊNCIA DE FLUXO ÀS VIAS E VELOCIDADE REGULAMENTAR;
- XVII - INFRAESTRUTURA: VIAS E DEMAIS LOGRADOUROS PÚBLICOS; ESTACIONAMENTOS; TERMINAIS E ESTAÇÕES; PONTOS PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS E/OU CARGAS; SINALIZAÇÃO VIÁRIA E DE TRÂNSITO; EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES; INSTRUMENTOS DE CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, ARRECADAÇÃO DE TAXAS E TARIFAS E DE DIFUSÃO DE INFORMAÇÕES.
- XVIII - LOGÍSTICA URBANA: ESTRATÉGIA DE DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS URBANAS, SUA REGULAMENTAÇÃO, MEDIANTE OTIMIZAÇÃO DO USO DA INFRAESTRUTURA EXISTENTE, E ADOÇÃO DE TECNOLOGIA PARA OPERAÇÃO E CONTROLE;
- XIX - LOGRADOURO PÚBLICO: ESPAÇO LIVRE, INALIENÁVEL, DESTINADO À CIRCULAÇÃO PÚBLICA DE VEÍCULOS E DE PEDESTRES, RECONHECIDO PELA MUNICIPALIDADE, TENDO COMO ELEMENTOS BÁSICOS A CALÇADA E A PISTA DE ROLAMENTO;
- XX - MALHA VIÁRIA: O CONJUNTO DE VIAS DO MUNICÍPIO;
- XXI - MOBILIDADE URBANA: CONJUNTO DE DESLOCAMENTOS DE PESSOAS E CARGAS REALIZADOS NO MUNICÍPIO, COM BASE NOS DESEJOS E NAS NECESSIDADES DE ACESSO AO ESPAÇO DA CIDADE, MEDIANTE A UTILIZAÇÃO DOS VÁRIOS MEIOS DE TRANSPORTE;



XXII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: MODALIDADES QUE SE UTILIZAM DE VEÍCULOS AUTOMOTORES;

XXIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: MODALIDADES QUE SE UTILIZAM DO ESFORÇO HUMANO OU TRAÇÃO ANIMAL;

XXIV - PARACICLO: LOCAL DESTINADO AO ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS, DE PEQUENO PORTE, COM NÚMERO REDUZIDO DE VAGAS, 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;

XXV - PISTA DE ROLAMENTO: É A PARTE DA CAIXA DE RUA DESTINADA À CIRCULAÇÃO DOS VEÍCULOS;

XXVI - POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA - ORGANIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DE FORMA A CUMPRIR OS PRINCÍPIOS E ATINGIR OS OBJETIVOS DEFINIDOS;

XXVII - POLÍTICA DE PREÇO OU POLÍTICA TARIFÁRIA: POLÍTICA PÚBLICA QUE ENVOLVE CRITÉRIOS DE DEFINIÇÃO DE PREÇOS DOS SERVIÇOS PÚBLICOS, A PRECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO, INDIVIDUAL E NÃO MOTORIZADO, ASSIM COMO DA INFRAESTRUTURA DE APOIO, ESPECIALMENTE ESTACIONAMENTOS;

XXVIII - POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: EMPREENDIMENTOS QUE POR SEU USO E PORTE POSSAM CAUSAR IMPACTO OU ALTERAÇÃO NO PERFIL DE LOCOMOÇÃO DE PESSOAS E CARGAS EM SUA VIZINHANÇA E ÁREAS ADJACENTES, BEM COMO SOBRECARGA NA INFRAESTRUTURA VIÁRIA;

XXIX - SEDE: NÚCLEO URBANO PRINCIPAL DO MUNICÍPIO, ONDE SE LOCALIZAM A PREFEITURA MUNICIPAL E A CÂMARA MUNICIPAL;

XXX - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: CONJUNTO ORGANIZADO E COORDENADO DOS MODOS DE TRANSPORTE, DOS SERVIÇOS E DA INFRAESTRUTURA QUE GARANTA OS DESLOCAMENTOS DE PESSOAS E DE CARGAS NO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO;

XXXI - MODERADOR DE VELOCIDADE: INTERVENÇÕES VIÁRIAS COM O INTUITO DE PROVOCAR A REDUÇÃO DAS VELOCIDADES PRATICADAS E INSTIGAR OS CONDUTORES A REDOBRAR A ATENÇÃO;

XXXII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ACESSÍVEL A TODA A POPULAÇÃO MEDIANTE PAGAMENTO INDIVIDUALIZADO, COM ITINERÁRIOS E PREÇOS FIXADOS PELO PODER PÚBLICO;

XXXIII - TRANSPORTE URBANO - MODOS MOTORIZADOS E NÃO MOTORIZADOS DE DESLOCAMENTO NO ESPAÇO URBANO, PODENDO SER DE PASSAGEIROS OU DE CARGAS, COM CARACTERÍSTICA DE COLETIVOS OU INDIVIDUAIS, DE NATUREZA PÚBLICA OU PRIVADA.

XXXIV - TRANSPORTE DE CARGAS: SERVIÇO DE TRANSPORTE DE BENS, ANIMAIS OU MERCADORIAS;

XXXV - VAGA: ESPAÇO PÚBLICO DA CAIXA DE RUA, CONTÍGUO A PISTA DE



ROLAMENTO, PARALELO OU OBLÍQUO, DESTINADO À PARADA OU ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS;

XXXVI - VIA: SUPERFÍCIE POR ONDE TRANSITAM VEÍCULOS E PESSOAS, COMPREENDENDO A PISTA, A CALÇADA, ILHA E CANTEIRO CENTRAL.

TÍTULO II – POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

ART. 6º - A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA É PILAR DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO, BUSCANDO GARANTIR O ACESSO DOS CIDADÃOS ÀS CIDADES E PROPORCIONAR QUALIDADE DE VIDA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.

CAPÍTULO I – OBJETIVOS

ART. 7º - A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ TEM COMO OBJETIVO GERAL PROPORCIONAR O ACESSO AMPLO E DEMOCRÁTICO AOS ESPAÇOS PÚBLICOS DA CIDADE, COM A PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E CIDADÃ, A SEGURANÇA NO TRÂNSITO, A LIVRE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E CARGAS E O BOM FUNCIONAMENTO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, ORIENTADOS SEMPRE PARA A INCLUSÃO SOCIAL.

ART. 8º - SÃO OBJETIVOS ESPECÍFICOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ:

I - CONSOLIDAR A GESTÃO DEMOCRÁTICA COMO INSTRUMENTO E GARANTIA DA CONSTRUÇÃO CONTÍNUA DO APRIMORAMENTO DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA;

II - REDUZIR AS DESIGUALDADES E PROMOVER A INCLUSÃO SOCIAL;

III - PROMOVER O ACESSO AOS SERVIÇOS BÁSICOS E EQUIPAMENTOS SOCIAIS;

IV - AMPLIAR A ACESSIBILIDADE À INFRAESTRUTURA E AOS SERVIÇOS;

V - PRIORIZAR OS MODOS NÃO MOTORIZADOS E COLETIVOS;

VI - TORNAR O CAMINHAR MAIS ATRATIVO, SEGURO E CONFORTÁVEL PARA TODOS;

VII - AUMENTAR A ATRATIVIDADE E A SEGURANÇA DOS DESLOCAMENTOS NÃO MOTORIZADOS;

VIII - ESTRUTURAR UM SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO QUE ARTICULE AS REGIÕES DA CIDADE;

IX - DESESTIMULAR O USO DE MOTOCICLETAS E AUTOMÓVEIS NA MEDIDA EM QUE OUTRAS POSSIBILIDADES DE DESLOCAMENTO MAIS SUSTENTÁVEIS SEJAM POSSIBILITADAS;

X - ADEQUAR O SISTEMA VIÁRIO À PRIORIZAÇÃO DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS E COLETIVO;

XI - GARANTIR A CONTINUIDADE E TRAFEGABILIDADE DA MALHA VIÁRIA MUNICIPAL, DANDO PRIORIDADE ÀS NECESSIDADES COLETIVAS SOBRE INTERESSES PRIVADOS;

XII - PROPORCIONAR UM TRÂNSITO SEGURO A TODOS;

XIII - REDUZIR OS ACIDENTES NO TRÂNSITO E O NÚMERO DE VÍTIMAS FATAIS;



XIV - ESTRUTURAR A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL PARA FORTALECER A GESTÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA;

XV - FORTALECER O MARCO REGULATÓRIO ATRAVÉS DA REGULAMENTAÇÃO DOS DIVERSOS COMPONENTES DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA: TRANSPORTE COLETIVO, MOTOTÁXI, TÁXI, ESCOLAR.

XVI - GERAR CONDIÇÕES DE MOBILIDADE PARA FORTALECER O AMBIENTE URBANO PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES CULTURAIS, SOCIAIS E ECONÔMICAS.

XVII - REDUZIR OS IMPACTOS DA CIRCULAÇÃO DOS VEÍCULOS DE CARGA E DAS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE.

CAPÍTULO II – EIXOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

ART. 9º - A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ LEVA EM CONTA O CONJUNTO ORGANIZADO E COORDENADO DOS MEIOS, SERVIÇOS E INFRAESTRUTURAS EXISTENTES PARA PROMOVER OS DESLOCAMENTOS DE PESSOAS E CARGAS NA CIDADE, CONFORME ESTABELECIDO PELA LEI 12.587/2012.

PARÁGRAFO ÚNICO. A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ ESTÁ ESTRUTURADA PELOS SEGUINTE EIXOS:

I - EIXO 1 – MOBILIDADE A PÉ: ABRANGE O CONJUNTO DE DESLOCAMENTOS REALIZADOS POR PEDESTRES E O ESPAÇO A ELES DESTINADO;

II - EIXO 2 – MOBILIDADE POR BICICLETA: ABRANGE O CONJUNTO DE DESLOCAMENTOS

REALIZADOS POR CICLISTAS E SUAS DEMANDAS ESPACIAIS;

III - EIXO 3 – MOBILIDADE COLETIVA: ABRANGE TODA FORMA DE TRANSPORTE COLETIVO, SEJA PÚBLICO OU PRIVADO, URBANO, DISTRITAL, ESCOLAR E FRETADO;

IV - EIXO 4 – MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA: ABRANGE OS DESLOCAMENTOS REALIZADOS EM VEÍCULOS PRIVADOS PARA FINS INDIVIDUAIS, POR MEIO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO A TERCEIROS OU PARA INTERESSE PRÓPRIO;

V - EIXO 5 – LOGÍSTICA URBANA: ABRANGE O TRANSPORTE DE CARGAS E SUA ORGANIZAÇÃO NO MEIO URBANO;

VI - EIXO 6 – MOBILIDADE SEGURA: ABRANGE OS ASPECTOS DA SEGURANÇA NA CIRCULAÇÃO NO QUE SE REFERE AO COMPORTAMENTO E AO MEIO;

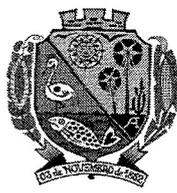
VII - EIXO 7 – ESPAÇO E CIRCULAÇÃO: ABRANGE AS QUESTÕES RELATIVAS À CONFIGURAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO;

VIII - EIXO 8 – GESTÃO DA MOBILIDADE: ABRANGE OS ASPECTOS DE GOVERNANÇA VOLTADOS À MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO.

SEÇÃO I

MOBILIDADE A PÉ

ART. 10 - É CONSIDERADO PEDESTRE TODO INDIVÍDUO QUE SE LOCOMOVE EM AMBIENTES PÚBLICOS MEDIANTE ESFORÇO DO PRÓPRIO CORPO, A PÉ OU EM CADEIRA DE RODAS, FICANDO O CICLISTA, DESMONTADO E EMPURRANDO A



BICICLETA, EQUIPARADO AO PEDESTRE EM DIREITOS E DEVERES.

ART. 11 - SÃO DIREITOS DO PEDESTRE:

I - IR E VIR A PÉ OU EM CADEIRA DE RODAS NAS VIAS PÚBLICAS, CALÇADAS E TRAVESSIAS, LIVREMENTE E COM SEGURANÇA, SEM OBSTÁCULOS E CONSTRANGIMENTOS DE QUALQUER NATUREZA;

II - ANDAR POR CALÇADAS LIMPAS, CONSERVADAS, COM FAIXA DE CIRCULAÇÃO LIVRE E DESIMPEDIDA DE QUAISQUER OBSTÁCULOS, PÚBLICOS OU PARTICULARES, FIXOS OU MÓVEIS, COM PISO ANTIDERRAPANTE, NÃO TREPIDANTE PARA A CIRCULAÇÃO EM CADEIRA DE RODAS, EM LARGURA ADEQUADA À CIRCULAÇÃO;

III - ALARGAMENTO DE CALÇADAS NAS ESQUINAS DE VIAS ARTERIAIS OU COLETORAS NAS FAIXAS DE TRAVESSIA, REDUZINDO A ÁREA DE MAIOR RISCO DE TRAVESSIA.

IV - FAIXAS DE TRAVESSIA NAS VIAS PÚBLICAS, COM SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL;

V - ILUMINAÇÃO PÚBLICA NAS CALÇADAS, PRAÇAS, FAIXAS DE PEDESTRES, TERMINAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO E SEUS PONTOS DE PARADAS;

VI - EQUIPAMENTO E MOBILIÁRIO URBANO QUE FACILITE O DESLOCAMENTO E ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E IDOSOS, CONFORME LEGISLAÇÃO VIGENTE.

ART. 12 - SÃO DEVERES DOS PEDESTRES:

I - ANDAR NAS CALÇADAS SEMPRE QUE POSSÍVEL;

II - ATRAVESSAR AS VIAS NAS FAIXAS, PASSARELAS E PASSAGENS SUBTERRÂNEAS QUANDO DISPONÍVEIS;

III - ATRAVESSAR DE FORMA RÁPIDA, SEGURA E DIRETA QUANDO NÃO HOUVER TRAVESSIA SINALIZADA, CERTIFICANDO-SE QUE NÃO HÁ TRÂNSITO DE VEÍCULOS QUE CULMINEM EM RISCO DE ACIDENTE DE ACORDO COM A DISTÂNCIA E VELOCIDADE;

IV - QUANDO A FAIXA DE PEDESTRE FOR SEMAFORIZADA COM FOCO PARA PEDESTRE, OBSERVAR A SINALIZAÇÃO;

V - QUANDO A FAIXA DE PEDESTRE FOR SEMAFORIZADA SEM FOCO PARA PEDESTRE, AGUARDAR O FECHAMENTO PARA O FLUXO DE VEÍCULOS;

VI - PRESTAR AUXÍLIO A CRIANÇAS, IDOSOS E PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIAS NAS TRAVESSIAS;

VII - CONSERVAR AS CALÇADAS E PRAÇAS LIMPAS;

VIII - OBEDECER À SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO.

ART. 13 - É DEVER DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS, MOTORIZADOS OU NÃO, ASSEGURAR AO PEDESTRE A CIRCULAÇÃO SEGURA E O ACESSO À CIDADE.

ART. 14 - O PAVIMENTO DAS CALÇADAS DEVE ATENDER AOS SEGUINTE PRECEITOS:

I - SER PERMEÁVEL ÀS ÁGUAS PLUVIAIS SEMPRE QUE POSSÍVEL;



II - NÃO POSSUIR ALTERAÇÃO NO NIVELAMENTO, GARANTINDO A ACESSIBILIDADE PELA CONTINUIDADE DO PAVIMENTO SEM MATERIAIS SOLTOS, ESCAMADOS OU ISOLADOS;

III - CONTAR COM TEXTURA ANTIDERRAPANTE;

IV - POSSUIR INCLINAÇÕES APROPRIADAS PARA A DRENAGEM DAS ÁGUAS PLUVIAIS;

V - CONTAR COM PISO PODOTÁTIL CONFORME ESPECIFICAÇÕES DA NBR 9050/15 OU OUTRA POSTERIOR QUE A SUBSTITUA.

ART. 15 - OS PROPRIETÁRIOS DE ESTABELECIMENTOS E RESIDÊNCIAS DEVEM GARANTIR BOAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS LINDEIRAS AOS IMÓVEIS, SEGUINDO AS DETERMINAÇÕES DO EXECUTIVO MUNICIPAL.

ART. 16 - O EXECUTIVO MUNICIPAL DEVERÁ ESTABELECEER OS PADRÕES PARA A CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS.

ART. 17 - O EXECUTIVO MUNICIPAL, FICA INCUMBIDO DE DEFINIR AS CALÇADAS PRIORITÁRIAS PARA REGULARIZAÇÃO, DEVENDO O PODER PÚBLICO ASSUMIR A RESPONSABILIDADE DE ADEQUAÇÃO INICIAL DESTAS.

PARÁGRAFO ÚNICO. SERÁ DEVIDA A CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA PELOS PROPRIETÁRIOS OU POSSUIDORES DE IMÓVEIS, LOTES OU TERRENOS COM TESTADA PARA CALÇADAS QUE VENHAM A SER IMPLANTADAS OU RECONSTRUÍDAS PELO EXECUTIVO MUNICIPAL NOS TERMOS DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO MUNICIPAL.

ART. 18 - SÃO RESPONSABILIDADES DOS PROPRIETÁRIOS DE IMÓVEIS QUE POSSUAM TESTADAS PARA VIAS PÚBLICAS PAVIMENTADAS MANTER AS CALÇADAS CONTÍNUAS E LIVRES DE OBSTÁCULOS, GARANTIR O NIVELAMENTO E O PADRÃO ADEQUADOS, REALIZAR LIMPEZA E MANUTENÇÃO PERIÓDICAS.

PARÁGRAFO ÚNICO. MESMO NO CASO DOS IMÓVEIS NÃO OCUPADOS OU BALDIOS E DAS CALÇADAS DEFINIDAS COMO PRIORITÁRIAS E ADEQUADAS PELO EXECUTIVO MUNICIPAL, PERMANECEM AS RESPONSABILIDADES DESTES ARTIGOS AO PROPRIETÁRIO.

ART. 19 - O EXECUTIVO MUNICIPAL É RESPONSÁVEL POR FISCALIZAR A ADEQUAÇÃO DAS CALÇADAS EM RELAÇÃO ÀS NORMAS ESTABELECIDAS.

ART. 20 - O EXECUTIVO PODERÁ CRIAR INCENTIVOS PARA OS PROPRIETÁRIOS QUE ADEQUAREM E MANTIVEREM AS CALÇADAS DENTRO DOS PARÂMETROS POR ELA ESTABELECIDOS.

ART. 21 - A DETERMINAÇÃO DA LARGURA DA FAIXA DE LIVRE CIRCULAÇÃO NAS CALÇADAS SERÁ FEITA DE ACORDO COM A LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

SEÇÃO II

MOBILIDADE POR BICICLETA

ART. 22 - DEVE SER IMPLANTADA UMA REDE CICLOVIÁRIA MUNICIPAL, COM ROTAS ESTRUTURANTES DESTA MODALIDADE.

ART. 23 - A REDE CONTÍNUA DE VIAS CICLÁVEIS PODERÁ INCLUIR: AS CICLOVIAS, AS



CICLOFAIXAS E AS VIAS COMPARTILHADAS.

§1º O EXECUTIVO MUNICIPAL CONSTITUIRÁ UM GRUPO COM OS USUÁRIOS DE BICICLETA PARA A APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DA REDE CICLÁVEL PROPOSTA E PRIORIZAÇÃO DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS A SEREM IMPLANTADAS.

§2º NAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS NÃO SERÃO PERMITIDOS O ACESSO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS, SENDO O ÚNICO PERCURSO PERMITIDO A ESTES O CRUZAMENTO PERPENDICULAR EM SITUAÇÕES NAS QUAIS AS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS NECESSITAM SER TRANSPOSTAS.

§3º PATINETES, SKATES, PATINS E SEMELHANTES PODERÃO UTILIZAR AS CICLOVIAS.

ART. 24 - OS DIMENSIONAMENTOS DA LARGURA DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS SERÃO PADRONIZADOS DE ACORDO COM A INTENSIDADE DE FLUXO PREVISTO, DEVENDO SER ADOTADAS AS SEGUINTE DIMENSÕES MÍNIMAS:

I - 1,20M (UM METRO E VINTE CENTÍMETROS), QUANDO UNIDIRECIONAL;

II - 2,00M (DOIS METROS CENTÍMETROS) QUANDO BIDIRECIONAL;

§1º QUANDO A CICLOFAIXA FOR CONTIGUA A FAIXA DE ESTACIONAMENTO PARALELO, A MESMA DEVERÁ SER ACRESCIDA DE 30 CM (TRINTA CENTÍMETROS) EM SUA LARGURA.

§2º NÃO SERÃO TRAÇADAS CICLOFAIXAS CONTIGUAS A ESTACIONAMENTOS DE 45º E 90º.

ART. 25 - O SISTEMA CICLOVIÁRIO DEVERÁ GARANTIR:

I - A VIABILIDADE DA BICICLETA NOS DESLOCAMENTOS URBANOS NO QUE SE REFERE À SEGURANÇA DO CICLISTA, CONFORTO NO DESLOCAMENTO E A REDUÇÃO DO CUSTO DE LOCOMOÇÃO DAS PESSOAS;

II - A INTEGRAÇÃO COM OS MODOS COLETIVOS DE TRANSPORTE.

PARÁGRAFO ÚNICO. PARA A INTEGRAÇÃO COM OS OUTROS MODOS O CICLISTA DEVE CONTAR COM PARACICLOS OU BICICLETÁRIOS ONDE POSSA ESTACIONAR SUA BICICLETA COM SEGURANÇA, LOCALIZADOS EM PONTOS ESTRATÉGICOS, PRÓXIMOS AOS PONTOS DE ÔNIBUS DE LINHAS DISTRITAIS.

ART. 26 - DEVERÁ SER ESTUDADA A PERMISSÃO DE TRANSPORTE DE BICICLETAS NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO E RURAL ATRAVÉS DE DISPOSITIVOS QUE POSSIBILITEM SUA ACOMODAÇÃO SEM RISCO AOS DEMAIS USUÁRIOS.

ART. 27 - A CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS DEVERÁ SER REGULAMENTADA PELO EXECUTIVO MUNICIPAL.

§1º NAS VIAS URBANAS DE PISTA DUPLA A CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS DEVERÁ OCORRER, QUANDO NÃO HOUVER CICLOVIA, CICLOFAIXA OU ACOSTAMENTO, NOS BORDOS DA PISTA DE ROLAMENTO, NO MESMO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO REGULAMENTADO PARA A VIA, COM PREFERÊNCIA SOBRE OS VEÍCULOS AUTOMOTORES.

§2º O EXECUTIVO MUNICIPAL PODERÁ AUTORIZAR A CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS NO SENTIDO CONTRÁRIO AO FLUXO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES, DESDE QUE



DOTADO O TRECHO COM CICLOFAIXA.

§3º EM CASOS ESPECÍFICOS SERÁ PERMITIDA A CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS NAS CALÇADAS, DESDE QUE DEVIDAMENTE SINALIZADOS.

§4º OS VEÍCULOS MOTORIZADOS DEVERÃO GUARDAR UMA DISTÂNCIA LATERAL MÍNIMA DE UM METRO E CINQUENTA CENTÍMETROS (1,50M) AO PASSAR OU ULTRAPASSAR UMA BICICLETA.

SEÇÃO III

MOBILIDADE COLETIVA

SUBSEÇÃO I

TRANSPORTE URBANO

ART. 28 O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE SANTANA DO ACARAÚ DEVE INTEGRAR, ATRAVÉS DE SUAS LINHAS, A SEDE EM RELAÇÃO AOS DISTRITOS DO MUNICÍPIO.

ART. 29 O TRANSPORTE COLETIVO DEVE SER INCENTIVADO EM DETRIMENTO DO INDIVIDUAL, UMA VEZ QUE COM MAIS USUÁRIOS MELHORA-SE NÃO APENAS A MOBILIDADE URBANA, COMO TAMBÉM A QUALIDADE DO AR, PELA DIMINUIÇÃO DE EMISSÃO DE GASES POLUENTES, E A ACESSIBILIDADE TARIFÁRIA, POIS DIMINUI-SE O CUSTO PER CAPTA DOS DESLOCAMENTOS.

ART. 30 DEVEM SER DEMARCADAS SINALIZAÇÃO EM TODOS OS PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.

PARÁGRAFO ÚNICO. O PADRÃO DOS PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DEVE SER DEFINIDO PELO EXECUTIVO MUNICIPAL E IMPLANTADO EM TODOS OS PONTOS DE EMBARQUE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.

ART. 31 DEVE SER ASSEGURADA A REGULARIDADE E O CUMPRIMENTO DOS HORÁRIOS ESTIPULADOS PELAS ORDENS DE SERVIÇO OPERACIONAL OFICIAIS EMITIDAS PELO EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ.

§1º CABE AOS OPERADORES DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO A EXECUÇÃO FIDEDIGNA DAS VIAGENS NOS HORÁRIOS E FREQUÊNCIAS PRÉ-ESTABELECIDOS.

§2º CABE AO EXECUTIVO MUNICIPAL A FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS VIAGENS PROGRAMADAS.

ART. 32 É NECESSÁRIO QUE SEJA OFERECIDO AOS USUÁRIOS DE ÔNIBUS, ABRIGOS CONFORTÁVEIS NOS PONTOS DE EMBARQUE.

ART. 33 DEVERÁ SER GARANTIDA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL EM CONFORMIDADE COM A LEI FEDERAL Nº 10.098/2000 E A LEI FEDERAL Nº 13.146/2015.

ART. 34 O EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ DEVE CONTAR COM UM MECANISMO DE ATENDIMENTO ÀS RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS E DE INFORMAÇÕES SOBRE ITINERÁRIOS E HORÁRIOS DAS LINHAS.

PARÁGRAFO ÚNICO. O MECANISMO DE ATENDIMENTO ÀS RECLAMAÇÕES DOS



USUÁRIOS DEVE EFETUAR O REGISTRO DE QUEIXAS, AS QUAIS DEVERÃO SER ANALISADAS E RESPONDIDAS PELA EQUIPE DO EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ.

ART. 35 DEVERÁ SER ELABORADO E PUBLICADO, PELO EXECUTIVO MUNICIPAL, O REGULAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO, COM O MODELO DE OPERAÇÃO A SER IMPLANTADO E A NOVA REDE DO TRANSPORTE COLETIVO.

SUBSEÇÃO II

TRANSPORTE ESCOLAR

ART. 36 O SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR, PÚBLICO OU PRIVADO, DEFINE-SE POR SER VOLTADO À LOCOMOÇÃO DE ESTUDANTES ENTRE SUAS RESIDÊNCIAS E OS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO.

ART. 37 O TRANSPORTE ESCOLAR ESTÁ SUJEITO ÀS EXIGÊNCIAS PREVISTAS NA LEI FEDERAL Nº 9.503/97 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS E AOS REQUISITOS DE SEGURANÇA, HIGIENE E CONFORTO ESTABELECIDOS ATRAVÉS DE NORMATIZAÇÃO MUNICIPAL ESPECÍFICA.

ART. 38 OS VEÍCULOS UTILIZADOS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR, BEM COMO SEUS CONDUTORES, DEVERÃO SER REGISTRADOS NO EXECUTIVO MUNICIPAL.

SUBSEÇÃO III

TRANSPORTE FRETADO

ART. 39 O TRANSPORTE DE GRUPOS CARACTERIZA-SE COMO SERVIÇO FRETADO COM DESTINAÇÃO ÚNICA OU DE CARÁTER TURÍSTICO E NÃO SUJEITO A DELIMITAÇÃO DE ITINERÁRIO.

ART. 40 O TRANSPORTE DE GRUPOS CONSTITUI-SE COMO ATIVIDADE PRIVADA, PORTANTO SUJEITA ÀS COMINAÇÕES LEGAIS RELATIVAS AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E LEGISLAÇÃO PERTINENTE.

ART. 41 OS VEÍCULOS UTILIZADOS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE FRETADO, BEM COMO SEUS CONDUTORES, DEVERÃO SER REGISTRADOS NO EXECUTIVO MUNICIPAL.

SEÇÃO IV

MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA

ART. 42 CONSIDERA-SE TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO TODO MEIO DE LOCOMOÇÃO EM QUE O CONDUTOR DETÉM POSSE OU PROPRIEDADE DO VEÍCULO, UTILIZANDO-O PARA TRANSPORTAR A SI PRÓPRIO E/OU TERCEIROS DE MODO PARTICULAR, POR CONTA PRÓPRIA OU COMO PRESTAÇÃO DE SERVIÇO.

ART. 43 CONSIDERA-SE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO O SERVIÇO PRESTADO A PASSAGEIRO PARTICULAR E NÃO SUJEITO A DELIMITAÇÃO DE ITINERÁRIO.

ART. 44 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIRO DEVE CONTAR COM PROCESSO DE CONCESSÃO, PERMISSÃO OU AUTORIZAÇÃO DO PODER



PÚBLICO MUNICIPAL, CONFORME LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

ART. 45 O TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIRO DEVERÁ SATISFAZER, ALÉM DAS EXIGÊNCIAS PREVISTAS NA LEI FEDERAL Nº 9503/97 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS E AOS REQUISITOS DE SEGURANÇA, HIGIENE E CONFORTO ESTABELECIDOS ATRAVÉS DE NORMATIZAÇÃO ESPECÍFICA.

ART. 46 OS SERVIÇOS DE TÁXI E MOTOTÁXI DEVEM SER REESTRUTURADOS PELO EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ PARA UMA MELHOR EFICÁCIA.

PARÁGRAFO ÚNICO. OS VEÍCULOS UTILIZADOS PARA O SERVIÇO DE TAXI E MOTOTAXI, BEM COMO SEUS CONDUTORES, DEVERÃO SER REGISTRADOS NO EXECUTIVO MUNICIPAL;

SEÇÃO V

LOGÍSTICA URBANA

ART. 47 ENTENDE-SE POR LOGÍSTICA URBANA A APLICAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS NO MUNICÍPIO DE SANTANA DO ACARAÚ.

ART. 48 OS VEÍCULOS DE CARGA DEVEM SEGUIR AS ESPECIFICAÇÕES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, LEI FEDERAL Nº 9.503 DE 23/09/1997, QUE ESTABELECE REGRAS PARA ESSES VEÍCULOS E DEFINE QUE O ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO PODE ESTABELECEER HORÁRIOS E LOCAIS PERMITIDOS PARA SUA CIRCULAÇÃO, REGISTRÁ-LOS E INCLUÍ-LOS NO SISTEMA DE PROCESSAMENTO DE MULTAS, ATRAVÉS DE LEGISLAÇÃO MUNICIPAL.

ART. 49 A SINALIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO DE CIRCULAÇÃO E OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA NAS VIAS MUNICIPAIS DE SANTANA DO ACARAÚ DEVERÁ SER REVISTA PERIODICAMENTE PARA ACOMPANHAR AS DETERMINAÇÕES DO EXECUTIVO MUNICIPAL.

SEÇÃO VI

MOBILIDADE SEGURA

ART. 50 O EXECUTIVO MUNICIPAL DEVERÁ BUSCAR A COOPERAÇÃO COM ÓRGÃOS ESTADUAIS E FEDERAIS RESPONSÁVEIS PELO REGISTRO DOS ACIDENTES E SOCORRO ÀS VÍTIMAS DE TRÂNSITO, INCLUINDO OS ÓRGÃOS DE SAÚDE, PARA ESTABELECEER PROCEDIMENTOS CONJUNTOS PARA O APERFEIÇOAMENTO DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO, COM A INCLUSÃO DO ACOMPANHAMENTO DE VÍTIMAS, IDENTIFICANDO OS MORTOS E FERIDOS POSTERIORMENTE AO ACIDENTE.

ART. 51 DEVERÃO SER ELABORADOS PROJETOS PARA TRATAMENTO DOS PONTOS DE CONFLITO IDENTIFICADOS E MAPEADOS, COM VISTAS À REDUÇÃO DE ACIDENTES.

ART. 52 DEVERÁ SER FEITA A COMPLEMENTAÇÃO E PADRONIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO, INDICATIVA E DE ADVERTÊNCIA DAS VIAS ARTERIAIS E COLETORAS.

SEÇÃO VII

ESPAÇO E CIRCULAÇÃO



ART. 53 É RESPONSABILIDADE DO EXECUTIVO MUNICIPAL O PLANEJAMENTO E DISCIPLINAMENTO DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO NO QUE SE REFERE À SUA ESTRUTURAÇÃO PARA OS DIVERSOS MODAIS, PADRONIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO INDICATIVA DE LOGRADOUROS, SINALIZAÇÃO, ESTACIONAMENTO PÚBLICO AO LONGO DAS VIAS, PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL, RESTRIÇÃO DE HORÁRIOS E LOCAIS DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS, PADRONIZAÇÃO DAS CALÇADAS E PISTAS DE TRÁFEGO MISTO, INSTALAÇÃO DE SERVIÇOS E MOBILIÁRIO URBANO E REGULAMENTAÇÃO DAS ÁREAS PARA OPERAÇÃO CARGA E DESCARGA, EMBARQUE E DESEMBARQUE E ESTACIONAMENTOS, PÚBLICOS OU PRIVADOS, GRATUITOS OU ONEROSOS.

SUBSEÇÃO I

HIERARQUIA VIÁRIA

ART. 54 ESTA LEI DEFINE UM SISTEMA HIERÁRQUICO DAS VIAS URBANAS DO MUNICÍPIO, PREVENDO AS MELHORES CONDIÇÕES DE FLUIDEZ E SEGURANÇA PARA A MALHA VIÁRIA E OS DESLOCAMENTOS QUE NELA OCORREM.

§1º DE FORMA COMPATÍVEL COM O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, AS VIAS SERÃO CATEGORIZADAS DA SEGUINTE MANEIRA:

I - VIAS ARTERIAIS URBANAS: SÃO AS DE DISTRIBUIÇÃO DO FLUXO NA MALHA VIÁRIA URBANA, CONECTANDO AS DIVERSAS REGIÕES DA CIDADE, SENDO CARACTERIZADAS PELA PRESENÇA DE INTERSECÇÕES EM NÍVEL, GERALMENTE CONTROLADAS POR SEMÁFORO OU ROTATÓRIA. NELAS, PASSAM OS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO, COM ACESSIBILIDADE AOS LOTES LINDEIROS E ÀS VIAS COLETORAS E LOCAIS.

II - VIAS ARTERIAIS REGIONAIS: SÃO AS RODOVIAS FEDERAIS, ESTADUAIS E MUNICIPAIS, QUE CONECTAM AS ÁREAS URBANIZADAS ENTRE SI, COM PRIORIDADE EM TODOS OS CRUZAMENTOS;

III - VIAS COLETORAS: SÃO AS VIAS QUE ARTICULAM CONECTAM AS VIAS ARTERIAIS EXPRESSAS ÀS VIAS LOCAIS.

IV - VIAS LOCAIS: SÃO AS DE ACESSO PONTUAL, DE INTERESSE LIMITADO AOS MORADORES OU DE INTERESSES ESPECÍFICOS E CARACTERIZADAS POR INTERSECÇÕES EM NÍVEL NÃO PREFERENCIAL;

V - VIAS DE PEDESTRE: VIAS DESTINADAS AO TRÁFEGO EXCLUSIVO DE PEDESTRES, SENDO ADMITIDA A PRESENÇA DE CICLISTAS;

VI - ESTRADAS VICINAIS: SÃO AS VIAS NÃO PAVIMENTADAS, GERALMENTE EM AMBIENTE RURAL INTERLIGANDO NÚCLEOS HABITACIONAIS DE PEQUENO PORTE.

§2º A LISTA DE VIAS HIERARQUIZADAS ESTÁ DISPOSTA NO ANEXO I DESTA LEI.

§3º O MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA ESTÁ DISPOSTO NO ANEXO II DESTA LEI.

§4º OS PARÂMETROS VIÁRIOS SÃO EXPRESSOS NO ANEXO III DESTA LEI.

SUBSEÇÃO II

COMPOSIÇÃO VIÁRIA



ART. 55 A COMPOSIÇÃO VIÁRIA DEVERÁ SER DEFINIDA DE FORMA EXCLUSIVA PARA CADA VIA, RESPEITANDO-SE SUAS CARACTERÍSTICAS E GARANTINDO UMA BOA INSERÇÃO NO CONJUNTO DA MALHA VIÁRIA E SEU BOM FUNCIONAMENTO.

PARÁGRAFO ÚNICO. FICA ATRIBUÍDA AO EXECUTIVO MUNICIPAL A RESPONSABILIDADE DE AVALIAR AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO NO SISTEMA VIÁRIO ATRAVÉS DE ESTUDOS TÉCNICOS.

ART. 56 A COMPOSIÇÃO DAS VIAS URBANAS DEVERÁ SEGUIR OS PARÂMETROS DETERMINADOS PELA LEI FEDERAL Nº 9.503/97 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E PELA NBR 9050/15 – ACESSIBILIDADE ÀS EDIFICAÇÕES, MOBILIÁRIOS, ESPAÇOS E EQUIPAMENTOS URBANOS.

SUBSEÇÃO III

CAIXAS DE RUA

ART. 57 AS CAIXAS DE RUA DEVEM POSSUIR PAVIMENTO APROPRIADO À INTENSIDADE DO FLUXO, RESPEITANDO CONDIÇÕES AMBIENTAIS, COM GREIDE E SEÇÃO PROJETADOS ADEQUADAMENTE À DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS POR GRAVIDADE.

§1º AS RUAS DE NOVOS LOTEAMENTOS PRECISAM OBRIGATORIAMENTE CONTAR COM PREVISÃO DE PAVIMENTAÇÃO PARA SEREM APROVADAS.

§2º AS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS DEVEM PERMITIR ACESSIBILIDADE E CONDIÇÕES DE MANOBRA PARA ACESSO AOS LOTES LINDEIROS.

ART. 58 AS PISTAS DE ROLAMENTO SÃO FAIXAS DA CAIXA DE RUA DESTINADAS AO DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS.

ART. 59 AS DIMENSÕES DAS FAIXAS DE ROLAMENTO SERÃO PADRONIZADAS DE ACORDO COM OS PARÂMETROS EXPOSTOS NO ANEXO III.

ART. 60 É FUNÇÃO EXCLUSIVA DO EXECUTIVO MUNICIPAL ESTABELECEM OS TRECHOS PARA IMPLANTAÇÃO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICO NAS CAIXAS DE RUA.

ART. 61 SERÃO RESERVADAS NO MÍNIMO 2% (DOIS POR CENTO) DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICO PARA USO EXCLUSIVO DE VEÍCULOS CONDUZIDOS OU QUE TRANSPORTEM DEFICIENTES FÍSICOS, PREFERENCIALMENTE EM FINAIS DE QUADRA OU A FRENTE DO ACESSO DE ESCOLAS E DEMAIS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS.

PARÁGRAFO ÚNICO. O EXECUTIVO MUNICIPAL FICA RESPONSÁVEL POR CADASTRAR E CREDENCIAR OS VEÍCULOS DESTINADOS AO TRANSPORTE DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, IDENTIFICANDO-OS ADEQUADAMENTE DE ACORDO COM O PREVISTO NA RESOLUÇÃO 304/2008 DO CONTRAN.

ART. 62 SERÃO RESERVADAS NO MÍNIMO 5% (CINCO POR CENTO) DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICO PARA VEÍCULOS CONDUZIDOS OU QUE TRANSPORTEM IDOSOS, DEVENDO SER ALOCADAS NAS PROXIMIDADES DE ACESSOS A EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E MEDIANTE SOLICITAÇÃO DEVIDO À DEMANDA



RECORRENTE.

PARÁGRAFO ÚNICO. O EXECUTIVO MUNICIPAL TERÁ A FUNÇÃO DE CREDENCIAR OS VEÍCULOS DESTINADOS AO TRANSPORTE DE IDOSOS, IDENTIFICANDO-OS ADEQUADAMENTE DE ACORDO COM O PREVISTO NA RESOLUÇÃO 303/2008 DO CONTRAN.

ART. 63 DEVERÃO SER DELIMITADOS OS ESTACIONAMENTOS DE MOTOS NAS FAIXAS DE

ESTACIONAMENTO, SEMPRE EM SENTIDO OBLÍQUO AO DO TRÂNSITO, TORNANDO PROIBIDO O ESTACIONAMENTO DE MOTOS NAS VAGAS DESTINADAS AOS DEMAIS VEÍCULOS.

ART. 64 O EXECUTIVO MUNICIPAL PODERÁ PROIBIR O ESTACIONAMENTO EM HORÁRIOS ESPECÍFICOS E PERMITI-LO EM OUTROS DE ACORDO COM AS NECESSIDADES OPERACIONAIS.

PARÁGRAFO ÚNICO. AS VIAS DEVERÃO SER SINALIZADAS CONFORME DETERMINAÇÕES DO CONTRAN CONSTANDO INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR COM O HORÁRIO E DIAS DA PROIBIÇÃO.

ART. 65 AS DIMENSÕES DAS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO DEVEM ESTAR DE ACORDO COM O DISPOSTO NO ANEXO III.

PARÁGRAFO ÚNICO. AS VAGAS DESTINADAS AOS DEFICIENTES FÍSICOS DEVERÃO POSSUIR FAIXA AUXILIAR DE 1,20 M (UM METRO E VINTE CENTÍMETROS) AO SEU FINAL QUANDO PARALELAS E EM AO MENOS UMA DAS LATERAIS QUANDO DE 45° OU DE 90° (NOVENTA GRAUS), COM RAMPA DE ACESSO A CALÇADA EM DESNÍVEIS, CONFORME NBR 9050/2015.

ART. 66 NAS SOBREPOSIÇÕES COM AS FAIXAS DE PEDESTRES DEVERÁ SER INTERROMPIDO O USO DE ESTACIONAMENTO, SENDO PRIORITÁRIA A EXTENSÃO DA CALÇADA ATÉ O LIMITE COM A PISTA DE ROLAMENTO.

ART. 67 A REGULAMENTAÇÃO DOS ESPAÇOS VIÁRIOS DESTINADOS A ESTACIONAMENTO DEVERÁ LEVAR EM CONTA AS ESPECIFICIDADES DE CADA TIPO E TRECHO DE VIA, DEVENDO-SE MANTER FLUIDOS TODOS OS SISTEMAS QUE COMPÕE A MOBILIDADE URBANA.

ART. 68 OS RECUOS FRONTAIS DE EDIFICAÇÕES PODERÃO SER UTILIZADOS COMO VAGAS DE ESTACIONAMENTO SOMENTE QUANDO APRESENTADOS E AUTORIZADOS PELO EXECUTIVO MUNICIPAL E SEGUINDO OS SEGUINTE PRECEITOS:

I - SEM SOBREPOSIÇÃO COM A CALÇADA;

II - QUANDO INSTALADOS POR ACESSO ATRAVÉS DA CALÇADA NÃO REBAIXAREM UMA EXTENSÃO MAIOR QUE 7,20 M (SETE METROS E VINTE CENTÍMETROS) DO MEIO-FIO, DISTANDO NÃO MENOS DO QUE 5,0M (CINCO METROS) DE OUTROS REBAIXOS PRÓXIMOS, RELATIVOS A LOTES OU TERRENOS ADJACENTES;

III - NÃO OBSTRUÍREM O FLUXO LONGITUDINAL DE PEDESTRES;

IV - ESTAREM DEVIDAMENTE SINALIZADOS AOS TRANSEUNTES, INCLUSIVE COM SINALIZAÇÃO SONORA DE ALERTA NOS CASOS PREVISTOS PELA NBR 9050/2015 OU



OUTRA POSTERIOR QUE A SUBSTITUA.

ART. 69 NÃO SERÃO ACEITOS PROJETOS QUE DESLOQUEM O ALINHAMENTO DO MEIO-FIO, AFERINDO DESCONTINUIDADE À CALÇADA, NO USO DOS RECUOS FRONTAIS COMO ESTACIONAMENTO.

ART. 70 OS ACOSTAMENTOS SÃO DEFINIDOS COMO FAIXAS DE SERVIÇO LATERAL ÀS VIAS ARTERIAIS REGIONAIS OU ÀS ESTRADAS VICINAIS, SEM CONTINUIDADE OBRIGATÓRIA.

ART. 71 O DIMENSIONAMENTO DAS FAIXAS DE ACOSTAMENTO DEVERÁ TER ATÉ 2,50 (DOIS METROS E CINQUENTA CENTÍMETROS), DE ACORDO COM A HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA, CONFORME TABELA DE PARÂMETROS CONTIDA NO ANEXO III.

SUBSEÇÃO IV

CALÇADAS

ART. 72 AS CALÇADAS SÃO COMPOSTAS OBRIGATORIAMENTE POR FAIXAS LIVRES E FAIXAS DE SERVIÇO.

§1º AS FAIXAS LIVRES DEVEM DESTINAR-SE EXCLUSIVAMENTE À CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES, SER LIVRES DE QUALQUER OBSTÁCULO, TER INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DE ATÉ 3%, SER CONTÍNUA ENTRE LOTES E TER NO MÍNIMO 1,20 M DE LARGURA E 2,10 M DE ALTURA LIVRE.

§2º AS FAIXAS DE SERVIÇO DEVEM ACOMODAR O MOBILIÁRIO, OS CANTEIROS, AS ÁRVORES E OS POSTES DE ILUMINAÇÃO OU SINALIZAÇÃO POSSUINDO LARGURA MÍNIMA DE 0,70M.

ART. 73 AS CALÇADAS DEVEM POSSUIR REVESTIMENTO APROPRIADO À CONTINUIDADE LONGITUDINAL, AO FLUXO DE PEDESTRES E À ACESSIBILIDADE UNIVERSAL.

ART. 74 OS CANTEIROS NAS CALÇADAS ESTARÃO CONDICIONADOS À COMPOSIÇÃO PROPOSTA PARA A VIA PELO EXECUTIVO MUNICIPAL, GARANTINDO A CONTINUIDADE DAS FAIXAS DE SERVIÇO OU DE PARAGENS E MANTENDO O SEU GABARITO.

PARÁGRAFO ÚNICO. A VEGETAÇÃO A SER EMPREGADA NOS CANTEIROS DEVERÁ SER DELIBERADA OU AUTORIZADA PELO EXECUTIVO MUNICIPAL, SENDO IMPRESCINDÍVEL A PERMEABILIDADE VISUAL POR ENTRE ELA, ATENDENDO OS PRECEITOS DO PLANO DE ARBORIZAÇÃO INDICADO OU REGULAMENTADO PELO EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARÁU.

ART. 75 DEFINE-SE COMO MOBILIÁRIO URBANO TODO APARATO DE USO COLETIVO DISPOSTO EM AMBIENTE PÚBLICO.

§1º NAS CALÇADAS, DEVEM SER DISPOSTOS EM TRECHO ESPECÍFICO DAS FAIXAS DE SERVIÇO OU EM LOCAIS PLANEJADOS PARA TAL PELO EXECUTIVO MUNICIPAL.

§2º O EXECUTIVO MUNICIPAL DEVERÁ ESTABELECEER AS CATEGORIAS E OS PARÂMETROS AOS QUAIS O MOBILIÁRIO URBANO DEVERÁ SEGUIR.

ART. 76 OS CAMINHOS TRANSVERSAIS ÀS CALÇADAS NÃO PODEM DIFERIR DELAS EM NIVELAMENTO.



§1º O PAVIMENTO PODERÁ ESTAR DESNIVELADO DA CALÇADA, EM RAMPA SOMENTE JUNTO AOS REBAIXOS DE MEIO-FIO, DESDE QUE NÃO AVANCE SOBRE AS FAIXAS DESTINADAS À LIVRE CIRCULAÇÃO LONGITUDINAL DE PEDESTRES NA CALÇADA DE ACORDO COM A LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

§2º OS REBAIXOS DE MEIO-FIO INSTALADOS DEVEM SEGUIR OS PRECEITOS DA NBR 9050/15 OU OUTRA POSTERIOR QUE A SUBSTITUA.

ART. 77 O DESNÍVEL ENTRE O MEIO-FIO E A CAIXA DA RUA DEVE SER NO MÁXIMO DE 0,20M (VINTE CENTÍMETROS) E NUNCA INFERIOR À MEDIDA SUFICIENTE PARA MANTER A SARJETA.

§1º A RAMPA DE ACESSO DOS VEÍCULOS DEVERÁ MANTER INCLINAÇÃO MÁXIMA DE 25% (VINTE E CINCO POR CENTO).

§2º OS LIMITES LATERAIS DAS RAMPAS DE ACESSO DOS VEÍCULOS DEVERÃO POSSUIR ANGULAÇÃO DE 45º (QUARENTA E CINCO GRAUS) EM RELAÇÃO AO TRAÇADO LONGITUDINAL DA CALÇADA.

§3º A LARGURA DAS RAMPAS EM REBAIXO DO MEIO-FIO PARA O ACESSO DE VEÍCULOS TERÁ DIMENSÃO MÁXIMA DE 7,20M (SETE METROS E VINTE CENTÍMETROS), SENDO A FAIXA CONTÍNUA DE MEIOFIO NO MÍNIMO IGUAL A ESTE VALOR.

ART. 78 AS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO CORRESPONDEM AOS ESPAÇOS LONGITUDINAIS ENTRE AS CALÇADAS E FAIXAS DE ROLAMENTO, DEVENDO MANTER O MESMO PAVIMENTO E NIVELAMENTO.

SEÇÃO VIII

GESTÃO DA MOBILIDADE

ART. 79 A GESTÃO DA MOBILIDADE É RESPONSABILIDADE DO EXECUTIVO MUNICIPAL, ATRAVÉS DO ENTE GESTOR.

PARÁGRAFO ÚNICO. A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES DO ENTE GESTOR DA MOBILIDADE DEVE SER COMUNICADA, DISCUTIDA E ACOMPANHADA PELAS COMUNIDADES ENVOLVIDAS, SENDO DE ATRIBUIÇÃO DA GESTÃO DA MOBILIDADE PROMOVER A PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NA IMPLEMENTAÇÃO E GESTÃO DAS AÇÕES RELATIVAS À MOBILIDADE URBANA.

ART. 80 DEVERÁ HAVER INTEGRAÇÃO ENTRE AS POLÍTICAS DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO USO DO SOLO URBANO E DA MOBILIDADE URBANA;

ART. 81 SÃO TAMBÉM ATRIBUIÇÕES DO ENTE GESTOR DA MOBILIDADE URBANA, DENTRE OUTRAS:

I - ESTABELECE UM SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE, CONTENDO NO MÍNIMO:

A) INFORMAÇÕES SOBRE NÚMERO DE PASSAGEIROS ATENDIDOS PELO TRANSPORTE COLETIVO;

B) INFORMAÇÕES SOBRE LOCAL, NÚMERO, TIPO E GRAVIDADE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.



II - IMPLEMENTAR UM PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA.

III - BUSCAR ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO PARA AS AÇÕES NECESSÁRIAS À IMPLEMENTAÇÃO DESTA LEI;

IV - AVALIAR A NECESSIDADE DE LICENCIAMENTO ESPECIAL PARA OS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO.

TÍTULO III

PLANO DE MOBILIDADE URBANA

ART. 82 O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ É INSTRUMENTO BÁSICO DE EFETIVAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TEM COMO FINALIDADE DIRECIONAR AS AÇÕES DO MUNICÍPIO EM RELAÇÃO AOS MODOS, SERVIÇOS E INFRAESTRUTURA VIÁRIA E DE TRANSPORTE.

PARÁGRAFO ÚNICO. AS DIRETRIZES, AÇÕES ESTRATÉGICAS E INDICADORES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ ESTÃO INSTITUÍDOS EM CONFORMIDADE COM OS EIXOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.

CAPÍTULO I

DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS

ART. 83 SÃO DIRETRIZES DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA §1º NO EIXO 1 – MOBILIDADE A PÉ

I - IMPLEMENTAR UM PROGRAMA DE REGULARIZAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DAS CALÇADAS;

II - MELHORAR O SOMBREAMENTO DAS CALÇADAS;

III - SINALIZAR AS TRAVESSIAS DE PEDESTRES NO PERÍMETRO URBANO DAS RODOVIAS;

IV - REALIZAR A ILUMINAÇÃO DE CALÇADAS E PONTOS CRÍTICOS;

V - PROMOVER A ACESSIBILIDADE UNIVERSAL;

VI - FORTALECER A FISCALIZAÇÃO.

§2º NO EIXO 2 – MOBILIDADE POR BICICLETA

I - DESENVOLVER O PLANO DE REDE CICLÁVEL PARA SANTANA DO ACARAÚ;

II - REDUZIR O LIMITE DE VELOCIDADE NAS VIAS;

III - DISPONIBILIZAR PARACICLOS;

IV - INCENTIVAR E CONSCIENTIZAR A POPULAÇÃO SOBRE O USO DA BICICLETA.

§3º NO EIXO 3 – MOBILIDADE COLETIVA

I - REGULARIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTANA DO ACARAÚ;

II - GARANTIR A MODICIDADE TARIFÁRIA PARA ATRAIR USUÁRIOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL E DO MOTOTÁXI;

III - ORGANIZAR E REGULAMENTAR OS SERVIÇOS DE MOTOTAXIS E TAXIS;



IV - REGULAMENTAR O TRANSPORTE ESCOLAR.

§4º NO EIXO 4 – MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA

I - PROMOVER BOAS ALTERNATIVAS DE DESLOCAMENTO QUE LEVEM USUÁRIOS DE MOTOCICLETAS E AUTOMÓVEIS A OPTAREM POR OUTROS MODOS DE TRANSPORTE;

II - INSTITUIR POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO VOLTADAS A MOTOCICLISTAS;

III - AMPLIAR A ROTINA DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO.

§5º NO EIXO 5 – LOGÍSTICA URBANA

I - ORGANIZAR E REGULAMENTAR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS EM SANTANA DO ACARAÚ;

II - REGULAMENTAR CRITÉRIOS PARA OPERAÇÃO CARGA E DESCARGA.

§6º NO EIXO 6 – MOBILIDADE SEGURA

I - IMPLANTAR SISTEMA DE INFORMAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO;

II - REDUZIR AS VELOCIDADES PRATICADAS NO MUNICÍPIO;

III - ADOTAR MEDIDAS PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES ENVOLVENDO PEDESTRES, CICLISTAS E MOTOCICLISTAS;

IV - ELABORAR UM PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.

§7º NO EIXO 7 – ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

I - MELHORAR O ACESSO ÀS VILAS E DISTRITOS;

II - TRATAR AS PRINCIPAIS INTERSEÇÕES DE SANTANA DO ACARAÚ;

III - ELABORAR UM PLANO DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA PARA SANTANA DO ACARAÚ;

IV - CRIAR UM PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DE VIAS URBANAS;

V - MELHORAR A CIRCULAÇÃO E O SISTEMA VIÁRIO QUE ARTICULA A CIDADE.

§8º NO EIXO 8 – GESTÃO DA MOBILIDADE

I - MUNICIPALIZAR A GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ;

II - CONSTRUIR UMA ESTRUTURA QUE PERMITA À MUNICIPALIDADE ATENDER AS DEMANDAS IMPOSTAS PELA LEITURA TÉCNICA APRESENTADA NO PLANO DE MOBILIDADE URBANA BEM COMO AQUELAS VISLUMBRADAS ATRAVÉS DA PRÁTICA COTIDIANA;

III - PRIORIZAR A REALIZAÇÃO DAS TAREFAS PREFERENCIALMENTE POR EQUIPE PRÓPRIA DA MUNICIPALIDADE;

IV - ESTABELECEER UMA LÓGICA DE FORMAÇÃO CONTINUADA E DE TROCA DE EXPERIÊNCIAS COM MUNICÍPIOS COM O MESMO PERFIL.

ART. 84 SÃO AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL:

§1º NO EIXO 1 – MOBILIDADE A PÉ



- I - REALIZAR O TRATAMENTO DE NO MÍNIMO 5,7KM DE CALÇADAS EM VIAS PRIORITÁRIAS, PRIORITARIAMENTE NAS VIAS DO CENTRO DA SEDE DO MUNICÍPIO;
- II - SINALIZAR AS TRAVESSIAS DE PEDESTRES, PRIORIZANDO A CE178;
- III - ADEQUAR AS CALÇADAS NAS CENTRALIDADES, NAS PROXIMIDADES DE ESCOLAS, HOSPITAIS, EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E NOS LOCAIS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DO TRANSPORTE COLETIVO.
- IV - ESTABELECEER NORMATIZAÇÃO COM INCENTIVOS PARA QUE OS PROPRIETÁRIOS DE LOTES LINDEIROS ÀS CALÇADAS SECUNDÁRIAS IMPLEMENTEM A POLÍTICA DE QUALIFICAÇÃO DAS CALÇADAS.
- V - UTILIZAR NA CONSTRUÇÃO E ADEQUAÇÃO DE CALÇADAS OS PARÂMETROS INDICADOS NORMA TÉCNICA NBR 9050 DE 2015 OU OUTRA POSTERIOR QUE A SUBSTITUA;
- VI - IMPLEMENTAR PROGRAMA DE SOMBREAMENTO E ARBORIZAÇÃO;
- VII - PROMOVER A ILUMINAÇÃO PÚBLICA DE CALÇADAS NOS PONTOS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DE PEDESTRES, COM PROBLEMAS DE SEGURANÇA, EM PONTOS DE PARADAS DO TRANSPORTE COLETIVO E NAS TRAVESSIAS DA CE-178;
- VIII - IMPLANTAR PISOS TÁTEIS DIRECIONAIS;
- IX - IMPLANTAR PISOS TÁTEIS DE ALERTA NAS ESQUINAS E AO REDOR DE MOBILIÁRIOS URBANOS E DEMAIS OBSTÁCULOS;
- X - ADEQUAR OS MEIOS-FIOS COM REBAIXAMENTO ADEQUADO À TRAVESSIA DE PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA;
- XI - IMPLANTAR SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO EFICIENTE, COMO INDICAÇÃO FÍSICA DO NOME DOS LOGRADOUROS, COMO PRAÇAS, RUAS E AVENIDAS;
- XII - INCLUIR AS CALÇADAS NA APROVAÇÃO E HABITE-SE DE NOVAS EDIFICAÇÕES;
- XIII - INCLUIR A PADRONIZAÇÃO DAS CALÇADAS COMO CONDICIONANTE PARA A EXPEDIÇÃO DE LICENÇAS E ALVARÁS;
- XIV - ELABORAR CARTILHA DE ORIENTAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO, ADEQUAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS CALÇADAS.

§2º NO EIXO 2 – MOBILIDADE POR BICICLETA

- I - IMPLANTAR SINALIZAÇÃO VERTICAL INSTITUINDO O TRÁFEGO COMPARTILHADO ENTRE BICICLETAS E VEÍCULOS MOTORIZADOS NA RUA JOÃO ARCÂNJO;
- II - IMPLANTAR SINALIZAÇÃO VERTICAL REGULAMENTANDO O TRÁFEGO COMPARTILHADO ENTRE CICLISTAS E PEDESTRES EM CALÇADAS QUE POSSIBILITEM ESTA SITUAÇÃO;
- III - INSTITUIR A VELOCIDADE MÁXIMA DE 30KM/H PARA AS VIAS URBANAS, BUSCANDO INSTITUIR TAL VELOCIDADE INCLUSIVE NA RUA JOÃO ARCÂNJO;
- IV - DISPONIBILIZAR PARACICLOS PRÓXIMO A IGREJAS, ESCOLAS, CENTRO DE SAÚDE, PREFEITURA MUNICIPAL E CENTRO COMERCIAL E NAS VIAS TRANSVERSAIS DA CENTRALIDADE CONFORMADA PELA CE-178;



V - DIVULGAR, INCENTIVAR E EDUCAR A POPULAÇÃO PARA O USO CORRETO DAS BICICLETAS.

§3º NO EIXO 3 – MOBILIDADE COLETIVA

I - ESTRUTURAR O TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE A SEDE E OS DISTRITOS COM A CRIAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CONTENDO NO MÍNIMO 04 LINHAS DE ÔNIBUS: SANTANA DO ACARAÚ/SAPÓ/MATUMBEIRAS, SANTANA DO ACARAÚ/JOÃO CORDEIRO, SANTANA DO ACARAÚ/PARAPUÍ E SANTANA DO ACARAÚ/BAIXA FRIA;

II - REGULAMENTAR E ESTRUTURAR OS PONTOS DE PARADAS DO TRANSPORTE COLETIVO;

III - DISCIPLINAR O EMBARQUE E DESEMBARQUE CONCENTRADOS NA RODOVIA CE-178 (AV. DR. MANOEL JOAQUIM);

IV - ESTUDAR A POSSIBILIDADE DE CONSTRUÇÃO DE UMA RODOVIÁRIA URBANA E INTERMUNICIPAL;

V - ESTABELECEM REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA E ATUALIZADA PARA TAXI, MOTOTAXI E TRANSPORTE ESCOLAR.

§4º NO EIXO 4 – MOBILIDADE INDIVIDUAL MOTORIZADA

I - PROMOVER TREINAMENTO DE DIREÇÃO DEFENSIVA PARA MOTOTAXISTAS;

II - EXIGIR A REALIZAÇÃO DE TREINAMENTO DE DIREÇÃO DEFENSIVA PARA A REGULARIZAÇÃO DO PROFISSIONAL DE MOTOTAXI.

III - REALIZAR POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO VOLTADAS ESPECIFICAMENTE A MOTOCICLISTAS;

IV - REALIZAR POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO ABRANGENTES A TODOS OS ATORES ENVOLVIDOS, ABORDANDO ESPECIALMENTE A QUESTÃO DO USO DE MOTOCICLETAS E A POSTURA DOS DEMAIS EM RELAÇÃO AOS MOTOCICLISTAS;

V - FISCALIZAR A CIRCULAÇÃO E O USO DO ESPAÇO VIÁRIO;

VI - FISCALIZAR A UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA;

VII - FISCALIZAR O SERVIÇO DE MOTOTAXI.

§5º NO EIXO 5 – LOGÍSTICA URBANA

I - REGULAMENTAR CRITÉRIOS PARA OPERAÇÃO CARGA E DESCARGA UTILIZANDO A POLÍTICA DE UMA VAGA POR QUADRA PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL;

II - REGULAMENTAR AS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA NA CE-178 DE MODO A ATENUAR OS CONFLITOS COM A MOBILIDADE URBANA E O TRÁFEGO DE PASSAGEM.

§6º NO EIXO 6 – MOBILIDADE SEGURA

I - ESTABELECEM A VELOCIDADE MÁXIMA DE 30KM/H PARA TODAS AS VIAS URBANAS DE SANTANA DO ACARAÚ;

II - IMPLANTAR III.MODERADORES DE VELOCIDADE NAS RUA JOÃO ARCÂNJO, RUA JOSÉ MENDES, RUA JOÃO CORDEIRO, RUA JOSÉ LEÔNIO PONTE E RUA JOSÉ MARIANO;



III - INSERIR A PAUTA DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NAS ATIVIDADES ESCOLARES DESDE A EDUCAÇÃO INFANTIL ATÉ O ENSINO MÉDIO.

IV - REALIZAR MEDIDAS DE REEDUCAÇÃO PARA CONDUTORES JÁ FORMADOS;

V - REALIZAR CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NA CIDADE.

§7º NO EIXO 7 – ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

I - ESTABELEECER A HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA DE SANTANA DO ACARAÚ;

II - PAVIMENTAR AS ESTRADAS DE ACESSO A PARAPUÍ, BAIXA FRIA, BAIA, JOÃO CORDEIRO, BARRO PRETO E DA CE-232;

III - REALIZAR NOVO PROJETO PARA TODOS OS CRUZAMENTOS DAS VIAS TRANSVERSAIS COM A CE-178

IV - ESTUDAR ALTERNATIVAS DE DESVIO DA RODOVIA POR UM ANEL EXTERNO AO LIMITE URBANO DA SEDE;

V - TRATAR E SINALIZAR OS PRINCIPAIS PONTOS DE CONFLITOS DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL;

VI - REGULAMENTAR O ESTACIONAMENTO NO ESPAÇO VIÁRIO DE SANTANA DO ACARAÚ.

VII - DEMARCAR AS OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA E OS ESTACIONAMENTOS NO MUNICÍPIO, ESPECIALMENTE AO LONGO DA RUA DR. MANOEL (CE-178);

VIII - IMPLANTAR FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRES NAS PRINCIPAIS INTERSEÇÕES;

IX - REFORÇAR A SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL NAS PRINCIPAIS INTERSEÇÕES;

X - IMPLANTAR DISPOSITIVOS DE CONTROLE DE VELOCIDADE AO LONGO DO TRECHO URBANO DA CE-178.

§8º NO EIXO 8 – GESTÃO DA MOBILIDADE

I - CRIAR UM ÓRGÃO GESTOR DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ;

II - REALIZAR CONCURSOS PÚBLICOS PARA ADEQUADO PREENCHIMENTO DAS VAGAS DO ÓRGÃO GESTOR;

III - ESTABELEECER UM ARCABOUÇO LEGAL COMPLEMENTAR DE MOBILIDADE, COM DESTAQUE PARA A LEI DO TRANSPORTE COLETIVO, A FIM DE CONSTRUIR UM PATAMAR DE GESTÃO MAIS ADEQUADO.

IV - ESTABELEECER UM PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CONTINUADA PARA OS INTEGRANTES DESSA ESTRUTURA DE GESTÃO.

V - PARTICIPAR JUNTO AO GOVERNO DO ESTADO DO PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E DO SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE DO MUNICÍPIO.

CAPÍTULO II – INDICADORES

ART. 85 O EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ FICARÁ INCUMBIDO DE DEFINIR OS INDICADORES PARA AVALIAÇÃO PERIÓDICA E MONITORAMENTO DAS



CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E SUA EVOLUÇÃO.

PARÁGRAFO ÚNICO. O EXECUTIVO MUNICIPAL PODERÁ UTILIZAR, ENTRE OUTROS, OS SEGUINTE INDICADORES:

- I - EXTENSÃO DE CALÇADAS ACESSÍVEIS;
- II - ÍNDICE DE VAGAS PÚBLICAS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS;
- III - ÍNDICE DE IMPLANTAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO;
- IV - ÍNDICE DE CUMPRIMENTO DE VIAGENS DO TRANSPORTE COLETIVO;
- V - DISPONIBILIDADE DE INFORMAÇÃO AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO;
- VI - DIVISÃO MODAL (GRAU DE PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO);
- VII - ÍNDICE DE OCUPAÇÃO INDEVIDA DE VAGAS DE CARGA E DESCARGA;
- VIII - ÍNDICE DE ACIDENTES DE TRÂNSITO;
- IX - ÍNDICE DE INTERVENÇÕES PREVISTAS APLICADAS NO SISTEMA VIÁRIO.

CAPÍTULO III – MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

ART. 86 O MONITORAMENTO E A AVALIAÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO E DOS RESULTADOS DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS PREVISTAS NO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ, EM RELAÇÃO ÀS METAS DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO, DEVE SER REALIZADO ATRAVÉS DO ACOMPANHAMENTO DOS INDICADORES PREVISTOS, COM APURAÇÃO ANUAL.

ART. 87 CABERÁ AO EXECUTIVO MUNICIPAL DE SANTANA DO ACARAÚ:

- I - DEFINIR E REVER OS INDICADORES DE DESEMPENHO;
- II - GARANTIR ACESSO AMPLO E DEMOCRÁTICO ÀS INFORMAÇÕES;
- III - DIVULGAR BALANÇO ANUAL RELATIVO À IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA E SEUS RESULTADOS.

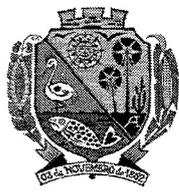
CAPÍTULO IV – REVISÃO PERIÓDICA

ART. 88 DEVERÃO SER PRECEDIDAS DE DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO TODAS AS REVISÕES PERIÓDICAS DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ, CONTEMPLANDO A ANÁLISE DOS MODOS, SERVIÇOS E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE EM RELAÇÃO AOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESTABELECIDOS, UTILIZANDO-SE PARA TANTO OS INDICADORES DE DESEMPENHO, INCLUINDO A AVALIAÇÃO DAS TENDÊNCIAS PARA CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO.

PARÁGRAFO ÚNICO. A SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DEVERÁ SER REALIZADA EM PRAZO INFERIOR A 10 (DEZ) ANOS.

ART. 89 A PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE AMPLA E DEMOCRÁTICA DEVERÁ SER INCLUÍDA NAS REVISÕES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA NOS TERMOS DESTA LEI.

TÍTULO IV – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS



ART. 90 COM VISTAS À IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE SANTANA DO ACARAÚ, O EXECUTIVO MUNICIPAL DEVERÁ REALIZAR, NO PRAZO MÁXIMO DE 24 (VINTE E QUATRO) MESES, A PARTIR DA PUBLICAÇÃO DESTA LEI:

I - O DETALHAMENTO DOS PROGRAMAS DE AÇÃO;

II - O DETALHAMENTO DAS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E MONITORAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL;

III - O ESTABELECIMENTO DOS PRAZOS;

IV - A DEFINIÇÃO DAS METAS

V - INSTITUIR O PLANO DE CALÇADAS, O PLANO DE ARBORIZAÇÃO E O PLANO DE REDE CICLÁVEL.

ART. 91 OS PROPRIETÁRIOS DE IMÓVEIS CONSTRUÍDOS ANTERIORMENTE À PUBLICAÇÃO DESTA LEI DEVERÃO CUMPRIR AS OBRIGAÇÕES NELA ESTABELECIDAS, SALVO CASOS DE IMPOSSIBILIDADE CONCRETA, DEVIDAMENTE FUNDAMENTADA, OBEDECIDOS OS LIMITES DO PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE.

ART. 92 ESTA LEI ENTRA EM VIGOR NA DATA DE SUA PUBLICAÇÃO E REVOGAM-SE TODAS AS DISPOSIÇÕES EM CONTRÁRIO.

Gabinete do Prefeito, Paço Municipal de Santana do Acaraú, Estado do Ceará, em 26 de novembro de 2018.

Raimundo Marcelo Arcanjo
Prefeito Municipal