



**GOVERNO DO
ESTADO DO CEARÁ**
Secretaria das Cidades



Elaboração do Plano Diretor Municipal com o de Mobilidade Urbana para Jaguaruana e Quixeré; e a revisão/complementação do Plano Diretor Municipal, incluindo o de Mobilidade Urbana dos municípios de Massapê, Santana do Acaraú, Irauçuba, Russas, Morada Nova, Limoeiro do Norte, Tabuleiro do Norte e Jaguaribe

CONTRATO 028/CIDADES/2016

RELATÓRIO 6 – ANTEPROJETO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA

MASSAPÊ

Consórcio
Prodeurb
Ceará

Setembro 2017

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ

GOVERNADOR

Camilo Sobreira de Santana

VICE-GOVERNADORA

Maria Izolda Cela de Arruda Coelho

SECRETARIA DAS CIDADES

Secretário das Cidades

Jesualdo Pereira Farias

Secretário Adjunto das Cidades

Germano Rocha Fonteles

Secretário Executivo das Cidades

Ronaldo Lima Moreira Borges

Coordenadora do Programa de Desenvolvimento Urbano de Polos Regionais - Vale do Jaguaribe/Vale do Acaráú

Carolina Gondim Rocha

Supervisor do Componente de Fortalecimento Institucional

Rômulo Cordeiro Cabral

Analista de Desenvolvimento Urbano

Anderson Tavares de Freitas

Articuladora Regional

Carla Janaina Vasconcelos Pinheiro

COORDENAÇÃO GERAL

André Luiz de Oliveira Barra -

Engenheiro Civil - CREA 19.226/D

Mônica Maria Cadaval Bedê - Arquiteta
Urbanista - CAU A7746-1

Ricardo Mendanha Ladeira - Engenheiro
Civil - CREA 23.665/D - MG

EQUIPE TÉCNICA PRINCIPAL

Brenner Henrique Maia Rodrigues -

Geógrafo - CREA 141.975/D - MG

Geraldo José Calmon de Moura -
Arquiteto - CAU A27602-2

Geraldo Luís Spagno Guimarães -
Advogado - OAB/MG 40.851

João Luiz da Silva Dias - CORECON -
MG - RD/357-3

Liane Nunes Born - Engenheira Civil -
CREA 27233/D - SC

Maria de Lourdes Lourenço Moreira -
CREA 34862/D - MG

EQUIPE TÉCNICA COMPLEMENTAR

Adir Moreira - Engenheiro Sanitarista -
CREA-MG 37.513/D

Ana Flávia Moreira Barra - CREA
186.206/D - MG

Cláudia de Sanctis Viana - Geóloga -
CREA/MG: 58.059/D

Claudinéia Ferreira Jacinto - Assistente
Social

Cristina Angélica de Paula Serra -
CREA 65.223/D - MG

Daniele Nunes de Britto Marangoni -
Arquiteta Urbanista - CAU A66626-2

Fernanda Lima Bandeira de Mello -
Arquiteta Urbanista - CAU A107504-7

Flávia Cristina Silveira Braga - Geóloga -
CREA MG127708D

Gabriela Aparecida de Fátima Drumond
Horta - CREA 102.665/D - MG



EQUIPE TÉCNICA

Prefeito

João Jacques Carneiro Albuquerque

Coordenadora Municipal

Juliana Ricardo

Secretaria Municipal de Assistência Social, Trabalho e Turismo

Larissa da Costa Lima

Francisco Fabrício Lopes Felix

Secretaria Municipal de Saúde

Verlandia Maria Gomes Marques

Exedito Frota Neto

Secretaria Municipal de Educação

Mateus Mendes Fernandes

Pedro Aucélio Albuquerque

Secretaria Municipal de Infraestrutura e Meio Ambiente

Coriolano Neto Lira Frota

Secretaria Municipal de Finanças

Talita Maria Monte Azevedo

Daniele do Nascimento de Moraes

Glaidstone Fernando Silva - Tecnólogo de Informação

Isnard Monteiro Horta - Engenheiro Civil - CREA MG 9211/D

José Abílio Belo Pereira - Arquiteto Urbanista - CAU A113948-7

Leonardo Bedê Lotti - Advogado - OAB/MG 141084

Luis Alberto São Thiago Rodrigues - CREA 29.171/D - MG

Maria Angélica Franco Prado - Socióloga

Maria Auxiliadora de Vieira - Arquiteta Urbanista

Pedro Henrique Pereira Silva - Arquiteto Urbanista - CAU 166239-2

Renata Avelar Barra - Engenheira Civil - CREA 104.920/D - MG

Renata da Silva Oliveira - Arquiteta Urbanista - CAU A69911-0

ESTAGIÁRIOS

Ariel Garcias - Estudante de Arquitetura

Gabriel Vasconcelos Silva - Estudante de Engenharia Civil

Isabela Braga - Estudante de Arquitetura e Urbanismo

EQUIPE DE APOIO

Edina de Souza Guimarães - Geógrafa - geoprocessamento

Elizabeth de Souza Guimarães -

Fellipe Horta Parreiras - Administrador de Empresas

Maria Lucia de Carvalho Guerra - Secretária

Patrícia de Souza Viana - Cadista

Pedro Lemos de Paula - Técnico -

Estudante de Engenharia de Transportes

Pollyanne Pereira de Amorim Loiola

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	4
1. APRESENTAÇÃO	5
2. INTRODUÇÃO.....	6
3. ANTEPROJETO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA	8
4. ANEXOS DO ANTEPROJETO DE LEI.....	40

1. APRESENTAÇÃO

Apresenta-se neste documento o Relatório 6 – Anteprojeto de Lei. Este produto foi desenvolvido pelo Consórcio Prodeurb Ceará, constituído pelas empresas TecnoTRAN Engenheiros Consultores LTDA, Instituto da Mobilidade Sustentável - Rua Viva e Cadaval Arquitetura e Urbanismo LTDA e vencedor do processo público de seleção instituído pelo edital de Manifestação de Interesse Nº 20140012/CEL 04/SCIDADES/CE Solicitação de Propostas (SDP) Nº 01 promovido pela Secretaria das Cidades do Governo do Estado do Ceará e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para elaboração e/ou revisão dos Planos Diretores e de Mobilidade Urbana para os municípios cearenses Jaguaruana, Quixeré, Massapê, Santana do Acaraú, Irauçuba, Russas, Morada Nova, Limoeiro do Norte, Tabuleiro do Norte e Jaguaribe, por meio do contrato nº 028/CIDADES/2016. A realização do trabalho está prevista para 12 meses, envolvendo atividades técnicas e atividades participativas estruturadas nas seguintes etapas:

- Etapa 1: Plano Executivo de Trabalho;
- Etapa 2: Perfil e Diagnóstico;
- Etapa 3: Audiência Pública 01;
- Etapa 4: Diretrizes e Propostas;
- Etapa 5: Audiência Pública 02;
- **Etapa 6: Proposta para Legislação Básica;**
- Etapa 7: Audiência Pública 03;
- Etapa 8: Elaboração de Estratégias de Implementação do PDM, Gestão Municipal e Priorização de Investimentos;
- Etapa 9: Consolidação da Consulta Pública On-line;
- Etapa 10: Treinamento sobre Plano Diretor;
- Etapa 11: Planos Diretores Municipais Consolidados.

Este Produto insere-se Etapa 6 – Proposta para Legislação Básica.

2. INTRODUÇÃO

O presente anteprojeto de Lei foi elaborado para atender a etapa 6 do trabalho discriminado no termo de referência do edital de Manifestação de Interesse Nº 20140012/CEL 04/SCIDADES/CE Solicitação de Propostas (SDP) Nº 01. Tal etapa prevê a elaboração de dois anteprojetos de lei relacionados à mobilidade, contudo por ambos apresentarem descrição similar, optamos por propor a elaboração de apenas um anteprojeto de Lei de Mobilidade Urbana que contemple o plano de mobilidade, o sistema viário, o transporte público e a acessibilidade, padrão adotado pela maioria das cidades brasileiras.

O anteprojeto da Lei de Mobilidade Urbana de Massapê foi escrito baseado na Constituição Federal (1998), 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, Lei 10.098/2000, Lei 13.146/2015; Constituição do Estado do Ceará; Lei Orgânica do Município e na NBR 9.050/15.

O conteúdo desenvolvido para o Plano de Mobilidade Urbana foi incorporado no anteprojeto de lei, fazendo com que as especificidades do município, extraídas diretamente do Produto 5 – Relatório Consolidado de Diretrizes e Propostas (Técnico e Comunitário) sejam levadas em conta em consonância com a legislação federal, estadual e municipal de referência.

Houve um refinamento no conceito das diretrizes e propostas, separando-as em diretrizes e ações estratégicas a serem regulamentadas para a implementação das propostas do Plano de Mobilidade Urbano. As propostas em si não são transcritas para o anteprojeto da Lei de Mobilidade Urbana por serem detalhadas além do que deve ser regulamentado, ou seja, serão expressas na íntegra apenas no Plano de Mobilidade para que o poder público local tenha livre arbítrio em implantá-las de acordo com suas possibilidades. Transcrevê-las integralmente na lei a enrijeceria demasiadamente, o que poderia torná-la impraticável.

Assim, as diretrizes e ações estratégicas a serem regulamentadas direcionam a gestão municipal a melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana no Município.

Complementarmente, todo o estudo técnico desenvolvido e consolidado juntamente com as leituras comunitárias será exposto no Plano de Mobilidade

Urbana, o qual apresentará na íntegra as propostas desenvolvidas para todos os eixos.

Em suma, a Lei regulamentará a direção que se deve seguir e o Plano detalhará como isso deve ser feito.

Cabe ressaltar que os capítulos II, III e IV do Título III do anteprojeto da Lei de Mobilidade Urbana serão apresentado neste relatório em versão preliminar ainda não consolidada. O conteúdo que dará corpo a este trecho da lei proposta será desenvolvido apenas na Etapa 8, conforme estabelecido pelo Edital e respeitado no Plano de Trabalho. Sendo assim, a versão final consolidada do anteprojeto da Lei de Mobilidade Urbana, apresentada em anexo ao Plano de Mobilidade, contará com as adequações de acordo com o programa de monitoramento e avaliação a ser desenvolvido.

Em relação aos perfis das vias optamos por apresenta-los na forma de um Quadro de Parâmetros Viários, em função da diversidade de tamanhos de vias encontrados nas cidades.

3. ANTEPROJETO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA

LEI N. ° XXXX, de XX de XXXXXXX de 2017.

Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município, aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Massapê e dá outras providencias.

TÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a mobilidade no Município de Massapê-CE, fundamentada na legislação federal, estadual e municipal.

§1º Legislação Federal: Constituição Federal (1998), 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 as edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras citadas nos casos específicos.

§2º Legislação Estadual: Constituição do Estado do Ceará.

§3º Legislação Municipal: Lei Orgânica do Município de Massapê.

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 manchas urbanas distribuídas no território e também a zona rural.

Art. 3º A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Massapê orienta e normatiza sua Política de Mobilidade e institui o plano de mobilidade, tendo como intuito promover a locomoção segura de todas as pessoas nos modos motorizados e, principalmente, não motorizados.

Parágrafo único. Nestes termos, a Lei de Mobilidade Urbana de Massapê é constituída pelos seguintes princípios:

- I. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- II. Gestão democrática e controle social
- III. Acessibilidade universal, nas dimensões física e tarifária;
- IV. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- V. Desenvolvimento das cidades, 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. 4º Para os fins desta Lei consideram-se as seguintes definições:

- I. **ACESSIBILIDADE:** facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;
- 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 do passeio destinado à circulação livre e exclusiva de pedestres, com ou sem mobilidade reduzida;
- V. **CANTEIRO CENTRAL:** faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

- VI. CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- VII. 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;
- VIII. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- IX. CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA: taxa cobrada pelo órgão gestor municipal aos proprietários de imóveis beneficiados por benfeitorias públicas;
- X. DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;
- XI. FAIXA DE ROLAMENTO: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;
- XII. FAIXA DE SERVIÇO: parte do passeio público destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;
- XIII. 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;
- XIV. 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;
- XV. HIERARQUIA VIÁRIA: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;
- XVI. 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.
- XVII. 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;
- XVIII. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;
- XIX. MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;
- XX. MOBILIDADE: conjunto de deslocamentos realizados no município, tanto em áreas urbanas quanto rurais e entre quaisquer regiões inseridas no perímetro do município;
- XXI. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;
- 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. SEDE: Núcleo urbano principal do município, onde se localiza a Prefeitura Municipal e a Câmara Municipal;
- XXIX. 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;
- XXX. TRAFFIC CALMING: intervenções viárias com o intuito de provocar a redução das velocidades praticadas e instigar os condutores a redobrar a atenção;
- XXXI. 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;
- XXXII. 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.
- XXXIII. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXXIV. VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos;
- XXXV. 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. 5º 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. 6º A Política de Mobilidade de Massapê 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 bens e o bom funcionamento dos sistemas de transporte, orientados sempre para a inclusão social.

Art. 7º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade de Massapê:

- I. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento do Sistema Municipal de Mobilidade;
- II. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- III. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV. Ampliar a acessibilidade física 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 por bicicleta;
- 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 o 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;
- XV. Fortalecer o marco regulatório através da regulamentação dos diversos componentes do sistema de mobilidade: transporte coletivo, mototaxi, taxi, 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. 8º A Política de Mobilidade de Massapê leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas existentes para promover os deslocamentos de pessoas e bens na cidade, conforme estabelecido pela Lei 12.587/2012.

Parágrafo único - A política de Mobilidade de Massapê está estruturada pelos seguintes 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 no município.

Seção I

Mobilidade a Pé

Art. 9º 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. 10 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, passeios públicos, 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. 11 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, praças e passeios públicos limpos;
- VIII. Caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem calçada, de frente para os veículos de modo a antecipar quaisquer casualidades;
- IX. Obedecer à sinalização de trânsito.

Art. 12 É dever dos condutores de veículos, motorizados ou não, assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade

Art. 13 Sem prejuízo da definição do art 1º, inciso IV, Calçada é a parte da via pública urbana segregada em nível mais elevado do que as pistas de tráfego, destinada exclusivamente a circulação de pedestres. O pavimento das calçadas deve atender aos seguintes 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. 14 Os proprietários de estabelecimentos e residências devem garantir boas condições de acessibilidade nas calçadas lindeiras aos imóveis, seguindo as determinações da Prefeitura Municipal.

Art. 15 A Prefeitura Municipal deverá estabelecer os padrões para a construção e manutenção das calçadas;

Art. 16 A Prefeitura Municipal, fica incumbida de definir as calçadas prioritárias para regularização, devendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação 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 pela Prefeitura Municipal nos termos do Código Tributário Municipal.

Art. 17 São responsabilidades dos proprietários de imóveis que possuam testadas para vias públicas pavimentadas manter os passeios públicos contínuos 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 pela Prefeitura Municipal, permanecem as responsabilidades deste artigo ao proprietário.

Art. 18 A Prefeitura Municipal é responsável por fiscalizar a adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

Art. 19 A Prefeitura poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

Art. 20 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. 21 Deve ser implantada uma Rede Cicloviária Municipal, com rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 22 A rede contínua de vias cicláveis poderá incluir: as ciclovias, as ciclofaixas e as vias compartilhadas.

§ 1º A Prefeitura 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. 23 Os dimensionamentos da largura das ciclovias e ciclofaixas serão padronizados de acordo com a intensidade de fluxo previsto, devendo ser adotadas as seguintes 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 contígua a faixa de estacionamento paralelo, a mesma deverá ser acrescida de 30 cm (trinta centímetros) em sua largura.

§ 2º Não serão traçadas ciclofaixas contíguas a estacionamentos de 45º e 90º.

Art. 24 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 locais onde possa estacionar sua bicicleta com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos de ônibus de linhas distritais. São utilizados para isso os paraciclos e os bicicletários.

Art. 25 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. 26 A circulação de bicicletas deverá ser regulamentada pela Prefeitura 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 A Prefeitura 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 nos passeios, 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. 27 O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Massapê deve integrar, através de suas linhas, a sede em relação aos distritos do município.

Art. 28 O transporte coletivo deve ser incentivado em detrimento do individual, uma vez que com mais usuários melhora-se não apenas a mobilidade, como também a qualidade do ar, pela diminuição de emissão de gases poluentes, e a acessibilidade tarifária, pois diminui-se o custo *per capita* dos deslocamentos.

Art. 29 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 pela Prefeitura Municipal e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

Art. 30 Deve ser assegurada a regularidade e o cumprimento dos horários estipulados pelas Ordens de Serviço Operacional oficiais emitidas pela Prefeitura Municipal de Massapê.

§ 1º Cabe aos operadores do Sistema de Transporte Coletivo a execução fidedigna das viagens nos horários e frequências pré-estabelecidos.

§ 2º Cabe à Prefeitura Municipal a fiscalização do cumprimento das viagens programadas.

Art. 31 É necessário que seja oferecido aos usuários de ônibus, abrigos confortáveis nos pontos de embarque.

Art. 32 Deverá ser garantida acessibilidade universal em conformidade com a Lei Federal 10.098/2000 e a Lei Nº 13.146/2015.

Art. 33 A Prefeitura Municipal de Massapê 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 da Prefeitura Municipal de Massapê.

Art. 34 Deverá ser elaborado e publicado, pela Prefeitura 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. 35 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. 36 O transporte escolar está sujeito às exigências previstas na Lei Federal 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. 37 Os veículos utilizados para o serviço de transporte escolar, bem como seus condutores, deverão ser registrados na Prefeitura Municipal;

Subseção III

Transporte Fretado

Art. 38 O transporte de grupos caracteriza-se como serviço fretado com destinação única ou de caráter turístico e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 39 O transporte de grupos constitui-se como atividade privada, portanto sujeita às cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente.

Art. 40 Os veículos utilizados para o serviço de transporte fretado, bem como seus condutores, deverão ser registrados na Prefeitura Municipal;

Seção IV

Mobilidade Individual Motorizada

Art. 41 Considera-se transporte individual motorizado todos os meios de locomoção em que o condutor detém posse ou propriedade sobre o carro ou moto, utilizando-o para transportar a si próprio e/ou terceiros de modo particular, por conta própria ou como prestação de serviço;

Art. 42 Considera-se transporte individual remunerado o serviço prestado a passageiro particular e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 43 O serviço de transporte individual de passageiro deve contar com processo de concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, conforme legislação aplicável.

Art. 44 O transporte individual de passageiro deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

Art. 45 Os serviços de taxi e mototaxi devem ser reestruturados pela Prefeitura Municipal de Massapê para uma melhor eficácia.

Parágrafo único - Os veículos utilizados para o serviço de taxi e mototaxi, bem como seus condutores, deverão ser registrados na Prefeitura Municipal;

Seção V

Logística Urbana

Art. 46 Entende-se por logística urbana a aplicação e regulamentação do transporte de cargas no município de Massapê.

Art. 47 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 estabelecer horários e locais permitidos para sua circulação, registrá-los e incluí-los no sistema de processamento de multas, através de legislação municipal.

Art. 48 A sinalização de regulamentação de circulação e operação de carga e descarga nas vias municipais de Massapê deverá ser revista periodicamente para acompanhar as determinações da Prefeitura Municipal.

Seção VI

Mobilidade Segura

Art. 49 A Prefeitura Municipal deverá buscar a cooperação com órgãos estaduais e municipais responsáveis pelo registro dos acidentes e socorro às vítimas de trânsito, incluindo os órgãos de saúde, para estabelecer 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. 50 Deverão ser elaborados projetos para tratamento dos pontos de conflito identificados e mapeados, com vistas à redução de acidentes.

Art. 51 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. 52 É responsabilidade da Prefeitura Municipal o planejamento e disciplinamento das vias de circulação no que se refere à estruturação de vias de circulação para os diversos modais, padronização da sinalização indicativa de logradouros, sinalização, estacionamento público ao longo das vias, promoção da acessibilidade universal, 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 estacionamento.

Subseção I

Hierarquia Viária

Art. 53 A Lei de Mobilidade Urbana 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 Em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, as vias serão categorizadas da seguinte forma:

- 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 interseções em nível não preferencial;
- V. Vias de Pedestre: vias destinadas ao tráfego exclusivo de pedestres, sendo admitida a presença de ciclistas;
- VI. Vias Vicinais: são as estradas 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. 54 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 instituída à Prefeitura Municipal a responsabilidade de avaliar as necessidades de intervenção no sistema viário através de estudos técnicos.

Art. 55 A composição das vias urbanas deverá seguir os parâmetros determinados pela Lei Federal 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. 56 As caixas de rua devem possuir pavimento apropriado à intensidade do fluxo, respeitando condições ambientais, com greide e seção projetados adequadamente a drenagem de águas pluviais por gravidade.

§1º As ruas de novos loteamentos precisam obrigatoriamente contar com previsão de pavimentação e instalação das redes públicas essenciais para serem aprovadas.

§2º As características geométricas das vias devem permitir acessibilidade e condições de manobra para acesso aos lotes lindeiros.

Art. 57 As pistas de rolamento são faixas da caixa de rua destinadas ao deslocamento de veículos.

Art. 58 As dimensões das faixas de rolamento serão padronizadas de acordo com os parâmetros expostos no Anexo III.

Art. 59 É função exclusiva da Prefeitura Municipal estabelecer os trechos para implantação de vagas de estacionamento público nas caixas de rua.

Art. 60 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. A Prefeitura 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. 61 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. A Prefeitura 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. 62 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. 63 A Prefeitura 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. 64 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 NBR9050/2015.

Art. 65 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. 66 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. 67 Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento somente quando apresentados e autorizados pela Prefeitura Municipal e seguindo os preceitos listados:

- I. Sem sobreposição com o passeio público;
- II. Quando instalados por acesso através do passeio público 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 NBR9050/2015 ou outra posterior que a substitua;

Art. 68 Não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, aferindo descontinuidade ao passeio público, no uso dos recuos frontais como estacionamento.

Art. 69 Os acostamentos são definidos como faixas de serviço lateral às vias Arteriais Regionais ou vicinais, sem continuidade obrigatória.

Art. 70 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

Passeios Públicos

Art. 71 Os passeios públicos são compostos 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 faixa de serviço devem acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização possuindo largura mínima de 0,70m.

Art. 72 Os passeios públicos devem possuir revestimento apropriado à continuidade longitudinal, ao fluxo de pedestres e à acessibilidade universal.

Art. 73 Os canteiros nos passeios públicos estarão condicionados à composição proposta para a via pela Prefeitura 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 pela Prefeitura Municipal, sendo imprescindível a permeabilidade visual por entre ela, atendendo os preceitos do Plano de Arborização indicado ou regulamentado pela Prefeitura Municipal de Massapê.

Art. 74 Define-se como mobiliário urbano todo aparato de uso coletivo disposto em ambiente público.

§ 1º Nos passeios públicos, devem ser dispostos em trecho específico das faixas de serviço ou em locais planejados para tal pela Prefeitura Municipal.

§ 2º A Prefeitura Municipal deverá estabelecer os parâmetros aos quais o mobiliário urbano deverá seguir, contando minimamente com as seguintes características:

- I. Manterem permeabilidade visual por entre si;
- II. Serem instalados com material resistente, seguro ao uso e de fácil manutenção;
- III. Possuírem identidade visual através de cor, padrão ou logomarca, adequadas a legislação de publicidade.

Art. 75 Os mobiliários urbanos podem ser divididos em duas categorias:

- I. De usufruto direto do cidadão, tais como: lixeiras, bancos de praça, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e assemelhados.
- II. Que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios e assemelhados.

Art. 76 Os mobiliários de usufruto direto são de competência da Prefeitura Municipal, que deverá instalá-los e efetuar manutenção periódica, ou terceirizar tais serviços por meio de licitação, bem como poderá concedê-las a exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Art. 77 A instalação de mobiliários que necessitam de operadores para concretizar a prestação do serviço será concedida para exploração exclusivamente por processo licitatório, quando do interesse do Município de Massapê.

Art. 78 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. 79 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 meio-fio no mínimo igual a este valor.

Art. 80 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. 81 A implementação das ações do órgão gestor da mobilidade devem ser comunicadas, discutidas e acompanhadas 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. 82 Deverá haver integração entre as políticas de planejamento e gestão do uso do solo urbano e da mobilidade urbana;

Art. 83 São também atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana, dentre outras:

- I. estabelecer 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.

TÍTULO III

PLANO DE MOBILIDADE DE MASSAPÊ

Art. 84 O Plano de Mobilidade de Massapê 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 de Massapê estão instituídos em conformidade com os eixos da Política Municipal de Mobilidade.

CAPÍTULO I

DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 85 São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade:

§1º No Eixo 1 – Mobilidade a pé

- I. Implementar um Programa de Regularização e Qualificação das Calçadas;
- II. Melhorar o sombreamento dos passeios públicos;
- III. Sinalizar as travessias de pedestres no perímetro urbano das rodovias;
- IV. Realizar a Iluminação de passeios públicos 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 Massapê;
- 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 Massapê;
- 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;

§5° No Eixo 5 – Logística Urbana

- I. Organizar e regulamentar a circulação de veículos pesados em Massapê;
- II. Regulamentar critérios para operação carga e descarga.

§6° 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.

§7° No Eixo 7 – Espaço e circulação

- I. Melhorar o acesso às vilas e distritos;
- II. Tratar as interseções principais de Massapê;
- III. Elaborar um plano de sinalização viária para Massapê;
- IV. Criar um programa de manutenção de vias urbanas.

§8° No Eixo 8 – Gestão da Mobilidade

- I. Construir uma estrutura que permita à municipalidade atender as demandas impostas pela leitura técnica apresentada no Plano de Mobilidade bem como aquelas vislumbradas através da prática cotidiana pela nova equipe municipal;
- II. Priorizar a realização das tarefas preferencialmente pela equipe da municipalidade;
- III. Estabelecer uma lógica de formação continuada e de troca de experiências com municípios com o mesmo perfil.

Art. 86 São ações estratégicas para a implantação do Plano de Mobilidade Municipal:

§1° No Eixo 1 – Mobilidade a pé

- I. Realizar o tratamento de no mínimo 6Km de calçadas em vias prioritárias, prioritariamente a Rua Pedro Olímpio de Menezes e arredores.
- II. Adequar as calçadas nas centralidades, nas proximidades de escolas, hospitais, equipamentos públicos e nos locais de embarque e desembarque do transporte coletivo.
- III. Estabelecer normatização com incentivos para que os proprietários de lotes lindeiros às calçadas secundárias implementem a política de qualificação das calçadas.
- IV. Utilizar na construção e adequação de calçadas os parâmetros indicados Norma Técnica NBR 9050 de 2015 ou outra posterior que a substitua;
- V. Implementar programa de sombreamento e arborização;
- VI. Promover a iluminação pública de calçadas nos pontos de maior concentração de pedestres, com problemas de segurança e em pontos de paradas do transporte coletivo.
- VII. Implantar proteção física no limite entre calçadas, fossos e canais;
- 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 nos eixos da Avenida Senador Ozires Pontes e Rua Amadeu Albuquerque;

- 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 de Massapê;
- IV. Disponibilizar paraciclos próximo a igrejas, escolas, centro de saúde, Prefeitura Municipal e centro comercial, principalmente na região da Rua Pedro Olímpio de Menezes;
- V. Divulgar, incentivar e educar a população para o uso correto das bicicletas.

§3º No Eixo 3 – Mobilidade coletiva

- I. Regularizar o transporte público entre a sede e os distritos com a criação de Serviço Público contendo no mínimo 06 linhas de ônibus: Massapê/Padre Linhares, Massapê/Mumbaba, Massapê/Tangente, Massapê/Tuína, Massapê/Ipaguaçu, Massapê/Auiá;
- II. Regularizar e estruturar os pontos de paradas do transporte coletivo;
- III. Estabelecer 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. Criar novas vagas destinadas a carga e descarga em áreas da cidade próximas à concentração do comércio, isto é, na Rua Pedro Olímpio de Menezes e arredores.

§6° No Eixo 6 – Mobilidade segura

- I. Estabelecer a velocidade máxima de 30Km/h para todas as vias urbanas de Massapê;
- II. Implantar Traffic Calming na Rua Pedro Olímpio de Menezes;
- 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.

§7° No Eixo 7 – Espaço e circulação

- I. Realizar a sinalização dos pontos críticos do sistema viário municipal
- II. Regulamentar o estacionamento no espaço viário de Massapê;
- III. Pavimentar as estradas de acesso a Aiuá, Tangente e a CE-179;
- IV. Reestruturar o sistema viário dos distritos e do anel viário de Mumbaba;
- V. Tratamento os acessos à sede de Massapê pela Avenida Senador Ozires Pontes;
- VI. Tratar e sinalizar os principais pontos de conflitos do sistema viário municipal;
- VII. Implantar dispositivos de controle de velocidade ao longo do trecho urbano da CE-362;
- VIII. Implantar faixas de travessia de pedestres nas principais interseções;
- IX. Reforçar a sinalização horizontal e vertical nas principais interseções;
- X. Tratar o acesso do distrito de Mirim.

§8° No Eixo 8 – Gestão da Mobilidade

- I. Criar um órgão gestor de Mobilidade Urbana de Massapê;
- II. Realizar concursos públicos para adequado preenchimento das vagas do órgão gestor;
- III. Estabelecer um programa de capacitação e formação continuada para os ingressantes nessa estrutura de gestão;

- IV. Participar junto ao Governo do Estado do planejamento e gestão do transporte intermunicipal de interesse do município.

CAPÍTULO II – INDICADORES

Art. 87 A Prefeitura Municipal de Massapê ficará incumbida de definir os indicadores para avaliação periódica e monitoramento das condições de mobilidade e sua evolução.

Art. 88 Devem ser adotados indicadores para a avaliação e monitoramento de todos os eixos apresentados no artigo 8º desta Lei.

Parágrafo Único. Ficam à disposição da Prefeitura Municipal os seguintes indicadores:

- I. Eixo 1 – Mobilidade a pé
 - a) Extensão de calçadas acessíveis em relação ao total de calçadas.
 - b) Área verde implantada nas calçadas das vias coletoras e arteriais a partir da instituição do Plano Municipal de Arborização.
 - c) Número de interseções com iluminação suficiente;
- II. Eixo 2 – Mobilidade por bicicleta
 - a) Número de vagas públicas para estacionamento de bicicletas (paraciclos e/ou bicicletários).
- III. Eixo 3 – Mobilidade coletiva
 - a) Número de Pontos de ônibus com informação em relação ao total de pontos de ônibus.
 - b) Número de viagens realizadas do transporte coletivo através do Índice de cumprimento de viagens.
- IV. Eixo 4 – Mobilidade individual motorizada;
 - a) Divisão modal.
 - b) Taxa de motorização.
- V. Eixo 5 – Logística Urbana;
 - a) Percentual de ocupação indevida das vagas de carga e descarga.
- VI. Eixo 6 – Mobilidade Segura;

- a) Número total de acidentes de trânsito por 10.000 habitantes.
 - b) Número total de atropelamentos por 10.000 habitantes.
 - c) Total de mortes de ocupantes de automóveis por 10.000 habitantes.
 - d) Número total de mortes de ocupantes de automóveis.
 - e) Total de mortes com bicicleta por 10.000 habitantes.
 - f) Total de mortes de ocupantes de motocicleta por 10.000 habitantes.
 - g) Número de mortes em acidentes de trânsito por 10.000 habitantes.
 - h) Total de mortes por atropelamentos por 10.000 habitantes.
- VII. Eixo 7 – Espaço e circulação;
- a) Índice de implementação das ações do Plano de Mobilidade.
 - b) Índice de cumprimento das metas do Plano de Mobilidade.
- VIII. Eixo 8 – Gestão da Mobilidade
- a) Recursos aplicados no sistema de mobilidade por habitante por ano
 - b) Recursos aplicados em transporte coletivo em relação ao total de recursos aplicados no sistema de mobilidade.
 - c) Recursos aplicados em transporte não motorizado em relação ao total de recursos aplicados no sistema de mobilidade.

CAPÍTULO III – MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

Art. 89 O monitoramento e a avaliação da implementação e dos resultados das ações prioritárias previstas no Plano de Mobilidade de Massapê, em relação às metas de curto, médio e longo prazo, deve ser realizado através do acompanhamento dos indicadores previstos, com apuração anual.

Art. 90 Caberá à Prefeitura Municipal de Massapê:

- 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 e seus resultados;

CAPÍTULO IV – REVISÃO PERIÓDICA

Art. 91 Deverão ser precedidas de diagnóstico e prognóstico todas as revisões periódicas da Política de Mobilidade de Massapê, 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.

Art. 92 A participação da sociedade ampla e democrática deverá ser incluída nas revisões da Política de Mobilidade nos termos desta Lei.

TÍTULO IV – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 93 Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Massapê, a Prefeitura 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 estabelecimento dos prazos;
- III. A definição das metas;
- IV. Instituir o Plano de Calçadas e o Plano de Arborização.

Art. 94 Os proprietários de imóveis construídos anteriormente à publicação desta lei deverão cumprir as obrigações nela estabelecidas, salvo casos de impossibilidade concreta.

Art. 95 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e revogam-se todas as disposições em contrário.

4. ANEXOS DO ANTEPROJETO DE LEI

ANEXO I – LISTA DE VIAS HIERARQUIZADAS

Vias Arteriais Regionais

CE – 362 (1)

CE - 232 (2)

CE - 240 (3)

Via nova ligando as duas extremidades da CE – 362 (24)

Vias Arteriais Urbanas

Rua Amadeu Albuquerque (4)

Avenida Senador Ozires Pontes (5)

Estrada Massapê Senador Sá (6)

Vias Coletoras

Rua Major Felinto Aguiar até a Rua Manassés Pontes(7)

Rua Manassés Pontes (8)

Rua São José (9)

Rua Jacinto Otávio Cunha (10)

Rua Santo Antônio (11)

Rua Pedro Olimpio de Menezes entre Rua Santo Antônio e Rua Amadeu Albuquerque (12)

Rua Papai Noel (13)

Travessa João Pereira (14)

Rua Elpídio Marquês da Costa (15)

Travessa São Raimundo (16)

Estrada para Contendas (17)

Rua José Pompilho (18)

Estrada para Tuina (19)

Rua de acesso ao Balneário Municipal (20)

Via nova de ligação entre a Rua Manassés Pontes e a CE – 232 (21)

Via nova de ligação entre o final da Rua Major Felinto Aguiar e a via de acesso ao Balneário Municipal (22)

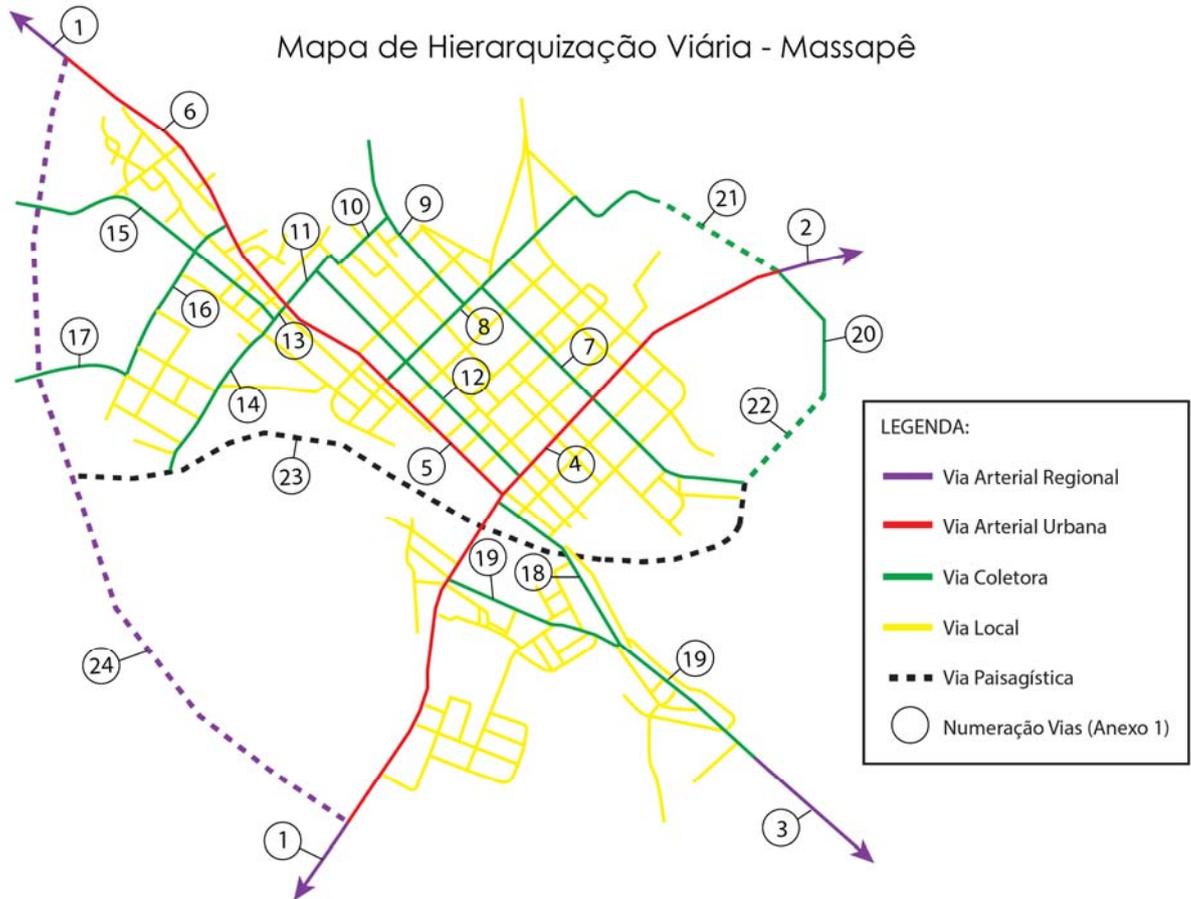
Via de Pedestre

Via nova a ser implantada ao longo do leito do rio (23)

Vias Locais e Estradas Vicinais

Todas as demais vias são locais ou estradas vicinais.

ANEXO II – MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA



ANEXO III – PARÂMETROS VIÁRIOS

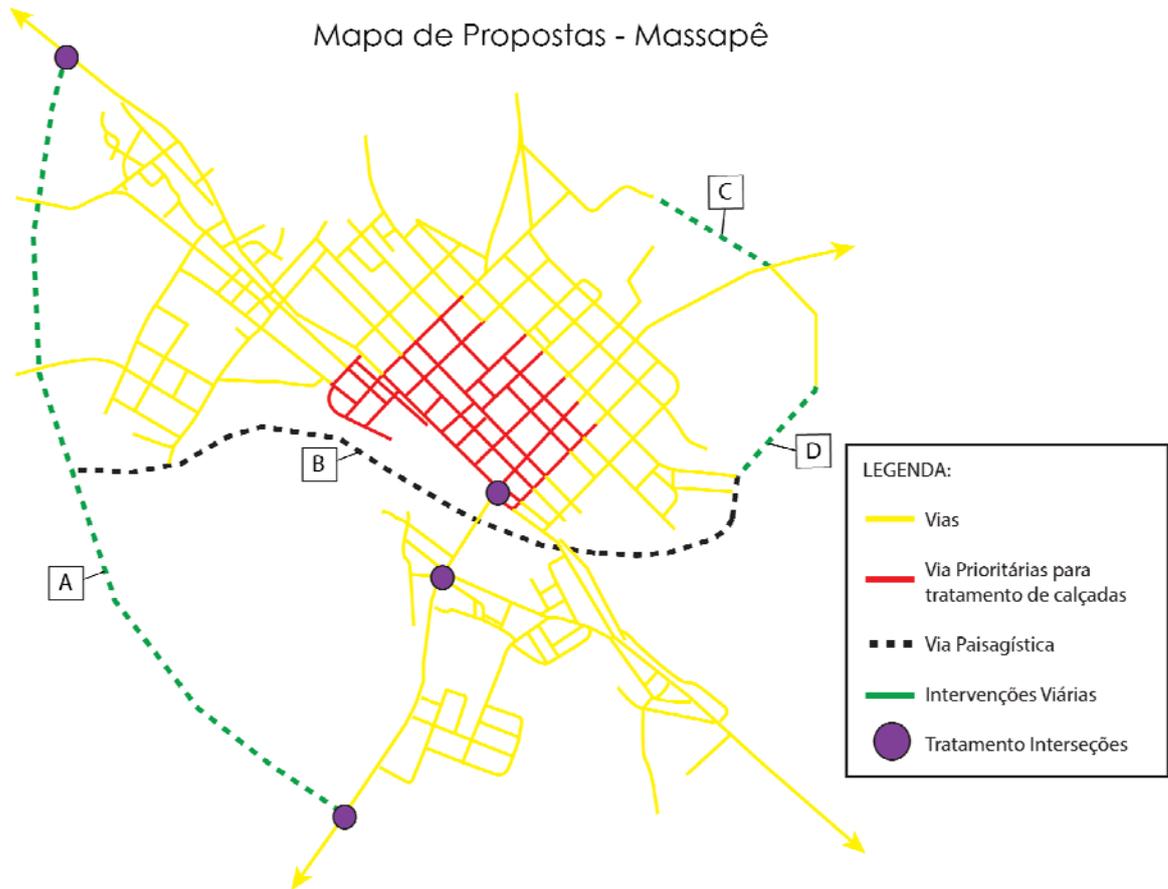
Parâmetros	Unidade	ARTERIAL REGIONAL	ARTERIAL URBANA	COLETORA	LOCAL	ESTRADAS VICINAIS
Largura mínima	m	19,60	18,00	16,00	14,00	7,00
Velocidade diretriz mínima	km/h	70	60	60	30	60
Número mínimo de faixas	unid.	1Fx/Sentido	1Fx/Sentido	1Fx/Sentido	1Fx/Sentido	1Fx/Sentido
Acostamento externo	m	2,50	-	-	-	-
Largura mínima do canteiro central	m	-	1,00	-	-	-
Largura mínima da faixa de rolamento	m	3,60	3,50	3,50*	3,00	3,50
Raio mínimo de curva**	m	120	80	80	30	80
Largura mínima do passeio	m	2,50	2,50	2,00	2,00	-
Parada de ônibus	-	Via marginal/Baia	Permitido	Permitido	Permitido	-
Estacionamento	-	Via marginal	Permitido	Permitido	Permitido	-
Acesso às Propriedades adjacentes	-	Atraves de via marginal ou direto	Direto	Direto	Direto	Direto
Largura mínima da faixa de estacionamento	m	-	2,50	2,50	2,00	-
Travessia de Pedestres	-	Em desnível ou em nível controlado	Controlado ou faixa zebra	Controlado ou faixa zebra	Faixa zebra	-
Controle de tráfego nas Interseções	-	Cruzamento regulamentado	Semaforo ou placa de parada	Semaforo ou placa de parada	Placa de parada	-
Exigencias adicionais	-	Implantação de áreas verdes nos canteiros centrais ou calçadas(grama e arborização)	Arborização e instalação de mobiliario urbano no espaço destinado à calçada	Arborização e instalação de mobiliario urbano no espaço destinado à calçada	Arborização e instalação de mobiliario urbano no espaço destinado à calçada	-

* Aceitavel 3,20 metros quando não atender ao sistema de transporte coletivo

** Conforme parametros recomendados pela Diretrizes de Projeto de Vias Urbanas - Anexo VI - Prefeitura do Rio de

Obs.: O raio de giro mínimo a ser adotado nas áreas urbanas será de 3,00 metros

ANEXO IV – PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO



Intervenções Viárias

A – Anel Viário

Implantação de uma via arterial regional ligando as duas extremidades da CE – 362 passando por fora da área central. Essa nova via receberá todo o tráfego rodoviário e de passagem que não tiver destino na sede de Massapê, aliviando a Rua Senador Ozires Pontes.

B – Via Paisagística

Implantação de uma via paisagística ao longo do leito do rio que corta a área urbana da sede.

C – Ligação viária

Implantação de ligação viária entre a Rua Manassés Pontes e a CE – 232 após a Escola Estadual Dr. Luis Carlos Magalhães de Aguiar.

D – Ligação viária

Implantação de ligação viária entre o final da Rua Major Felinto Aguiar e a via de acesso ao Balneário Municipal.