



PROJETO DE LEI Nº 140/2019

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade de Mandaguari e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MANDAGUARI, ESTADO DO PARANÁ, aprovará e eu, Prefeito Municipal, sancionarei a seguinte lei:

TITULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I – Da Política de Mobilidade de Mandaguari

Art. 1º O Plano de Mobilidade de Mandaguari (PMOB) é o principal instrumento da Política de Mobilidade do Município, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo o território de Mandaguari.

Parágrafo Único. As normas, princípios básicos e diretrizes para implantação do PMOB são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Mandaguari.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade, que fundamenta o PMOB, é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no município de Mandaguari, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social, sendo composta pelo Sistema de Transporte Não Motorizado, pelo Sistema de Transporte Motorizado, pelo Sistema de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços, pelo Sistema da Infraestrutura, pelo Sistema da Gestão da Mobilidade e pelo Sistema dos Modos de Participação Pública.

Parágrafo Único. O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

CAPÍTULO II - Das Definições, Dos Fundamentos, Princípios, Diretrizes, Objetivos e Instrumentos do Plano de Mobilidade do Município de Mandaguari

Art. 3º O PMOB está fundamentado na Constituição Brasileira; da Lei Federal do Estatuto da Cidade; da Política Nacional de Mobilidade.

Art. 4º O Plano de Mobilidade de Mandaguari segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, através dos seguintes princípios:

- I. a estruturação da mobilidade urbana;





- II. a mobilidade urbana sustentável;
- III. a acessibilidade universal;
- IV. a equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
- V. a justiça social na mobilidade urbana, como prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
- VI. a prioridade no transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- VII. a estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços;
- VIII. a gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 5º As diretrizes que fundamentam o PMOB referem-se a:

- I. fundamentação da ação pública em mobilidade urbana;
- II. delimitação dos espaços da mobilidade urbana segundo o uso público e os modos de transporte;
- III. regulamentação da relação com os agentes públicos e com os privados, provedores de serviços de mobilidade urbana;
- IV. adequação às diretrizes fixadas no plano diretor municipal e plano metropolitano de forma sequencial e harmônica;
- V. implantação adequada de infraestrutura da circulação;
- VI. priorização da funcionalidade na circulação;
- VII. integração com a política de desenvolvimento urbano, promovendo a integração metropolitana, visando a mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal, com segurança e qualidade de vida, com redução dos custos urbanos afetos à mobilidade urbana;
- VIII. prioridade ao transporte não motorizado, especialmente à circulação do pedestre em condições seguras e humanizadas;
- IX. prioridade no transporte motorizado público coletivo em relação ao transporte individual, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental;
- X. equacionamento e estruturação da logística do abastecimento e circulação de bens e serviços;
- XI. gestão integrada dos componentes da mobilidade, do trânsito, do transporte público coletivo e do transporte de bens, mercadorias e serviços, com revisão dos instrumentos normativos pertinentes, com a promoção do desenvolvimento técnico, da participação da sociedade, visando a mitigação dos custos ambientais e sociais.

Art. 6º São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Mandaguari:

- I. promover o desenvolvimento sustentável;
- II. requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana;
- III. contribuir na redução das desigualdades sociais;





- IV. promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos;
- V. melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos, que atendam às necessidades da população, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no plano diretor;
- VI. promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;
- VII. incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado;
- VIII. promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana;
- IX. racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas;
- X. planejar a infraestrutura do transporte não motorizado;
- XI. ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema;
- XII. aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local;
- XIII. aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
- XIV. reduzir a emissão de poluentes;
- XV. consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- XVI. preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade.

Art. 7º Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e objetivos abrangem:

- I. restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II. incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado;
- III. dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;
- IV. estabelecimento da política de estacionamentos;
- V. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VI. priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;
- VII. fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;
- VIII. priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;
- IX. definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias





para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

- X. estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o estado do Paraná e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade.

TITULO II – DO SISTEMA DE MOBILIDADE DE MANDAGUARI

CAPÍTULO I – Da Estrutura e Hierarquia do Sistema Viário

Art. 8º Constituição de um sistema de vias urbanas do município, formando uma rede de infraestrutura de vias existentes e projetadas, que caracteriza a estruturação e hierarquização do sistema viário com base em critérios funcionais e urbanísticos, segundo as características de tráfego circulante pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

- a) Rodovia Federal e Estadual;
- b) Marginais: vias paralelas à Ferrovia e às Rodovias PR 444, BR 376 e Contorno de Mandaguari, possibilitam o acesso e distribuição do tráfego aos imóveis lindeiros ou com testada para as Rodovias;
- c) Vias Estruturais: definem a estrutura viária principal da cidade, destinadas a receber maior fluxo de tráfego de veículos, definindo os principais acessos da cidade;
- d) Vias Coletoras: recebem o tráfego de vias locais e distribuem para as vias estruturais, integrando a malha viária urbana e o transporte coletivo aos diversos usos e atividades desenvolvidas na área urbana;
- e) Vias Locais: permitem o acesso aos lotes no interior dos loteamentos com menor fluxo de veículos;
- f) Vias Paisagísticas: promovem a circulação viária ao longo dos córregos ou fundos de vale da área urbana (SEP-Setor Especial de Parques);
- g) Estradas Rurais: promovem a ligação da área urbana com a área rural, favorecendo o deslocamento da população residente e o escoamento da produção agropecuária, mineral e outras.

Parágrafo Único. As características das vias constam no Anexo I – Mapa da Hierarquia Viária, Anexo II - Perfis das Vias da Hierarquia Viária, Anexo III – Tabela da Configuração das Vias e Calçadas.

CAPÍTULO II – Do Sistema de Transporte Não Motorizado

Art. 9º O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I. pedestres;
- II. ciclistas;





III. acessibilidade universal.

Seção I - Dos Pedestres

Art. 10. A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação e caminhabilidade de pedestres, e que serão preferenciais em relação a todos os modos de transporte.

Art. 11. Para a promoção da caminhabilidade de pedestres deverá ser estabelecido o padrão das calçadas, definindo as dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos; adequação das calçadas existentes, especialmente para as da área central e de regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre; remoção das barreiras arquitetônicas e de obstáculos existentes nas calçadas; implantação de mobiliário urbano adequado à dimensão e características das calçadas; adequação e ampliação da área de calçadas; devendo conter:

- I. faixa de acesso - entre alinhamento predial e a faixa livre do passeio;
- II. faixa livre - destinada à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou quaisquer outras interferências;
- III. faixa de serviço - entre a guia e a faixa livre para objetos, elementos do mobiliário urbano, arborização e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não e implantados mediante autorização, permissão ou concessão do Poder Público.

Seção II – Dos Ciclistas

Art. 12. O transporte por bicicletas deve ser incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 13. O sistema cicloviário deverá ser reestruturado com o estabelecimento dos padrões para ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados; equipamentação do sistema cicloviário; e instituição da política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

Seção III - Da Acessibilidade Universal

Art. 14. Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade, segundo a Lei Nº 10.048/2000, o Decreto Nº 5.296/2004, o atendimento às normas da ABNT NBR 9050:2015 e à legislação





aplicável, no que tange à acessibilidade.

Art. 15. O Poder Público Municipal deverá implementar rotas destinadas aos cadeirantes, estabelecendo as prioridades, para os deslocamentos no Centro, prevendo-se a sua ampliação gradativa.

CAPÍTULO III – Do Sistema de Transporte Motorizado

Art. 16. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I. Transporte Público Coletivo;
- II. Transporte Público Por Taxi;
- III. Transporte Público Escolar;
- IV. Transporte Público por Fretamento;
- V. Transporte Individual.

Seção I - Do Transporte Público Coletivo

Art. 17. O transporte público coletivo no Município de Mandaguari, efetuado por ônibus, deve corresponder às demandas progressivas, bem como à capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

Art. 18. O transporte público coletivo, urbano e rural, gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada deve ser reestruturado para o atendimento das demandas, equipado e regulamentado.

Art. 19. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

- I. o estabelecimento das prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual;
- II. a implantação de pontos de embarque e desembarque;
- III. a implantação ou reestruturação dos equipamentos de controle;
- IV. a implantação de mecanismos de monitoramento e avaliação;
- V. a promoção da cooperação entre entes federativos municipais e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus; modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- VI. a regulamentação da prestação de serviços do transporte coletivo público por ônibus;
- VII. a promoção da capacitação e qualificação dos atores públicos e privados.

Art. 20. Com vistas a tornar o transporte público coletivo um fator de inclusão social, o Poder Executivo adotará:

- I. uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social;





- II. adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
- III. cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Seção II - Do Transporte Público por Táxi

Art. 21. O transporte público por táxi é considerado como um meio de transporte público individual, remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 22. O transporte público por táxi configura igualmente serviço público, devendo ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo licitação, por concessão ou permissão.

Art. 23. Para o transporte público por táxi o Poder Executivo realizará ações envolvendo:

- I. a licitação dos serviços, adequando-se à legislação vigente;
- II. instituição do regulamento para a prestação dos serviços;
- III. redimensionamento dos pontos de táxi, contemplando os bairros.

Seção III - Do Transporte Público Escolar

Art. 24. O transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Art. 25. O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo licitação, por concessão ou permissão.

Parágrafo Único. O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Seção IV - Do Transporte Público por Fretamento

Art. 26. O transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 27. O transporte de grupos, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, sujeito as cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente, deve ser reestruturado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresas privadas.





Seção V - Do Transporte Individual

Art. 28. Caracteriza-se como transporte individual motorizado o deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

Art. 29. Para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, devem ser implementadas ações que compreendem:

- I. adequação da infraestrutura viária, para deslocamentos adequados, segundo as prioridades estabelecidas;
- II. implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança.

CAPÍTULO IV - Do Sistema de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços

Art. 30. O transporte de bens, mercadorias e serviços, também conhecido como transporte de carga é definido como o transporte de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros.

Art. 31. Compete ao poder executivo municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de carga, de forma a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural das vias urbanas e rurais, definindo a circulação do tráfego de carga.

Seção I - Da Área Central de Tráfego

Art. 32. Nas áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador poderá ser restringido o acesso de veículos de carga, considerando o seu tamanho, peso, grau de emissão de poluentes, grau de periculosidade da carga e impacto sobre as atividades do lugar, sendo regulamentadas por Decreto Municipal.

Art. 33. Para facilitar a circulação viária e manter bons níveis de fluidez de tráfego, define-se área com restrição de circulação de veículos de carga, denominada Área Central de Carga, com a proibição, no interior da área, a circulação de veículos acima de 7,0 toneladas e/ou acima de 7,0 metros de comprimento, nos períodos entre 08h30 e 18h00 nos dias úteis e entre 09h00 e 13h30 dos sábados, identificadas como a área definida por Decreto Municipal.

CAPÍTULO V - Do Sistema de Infraestrutura Viária

Art. 34. O Sistema de Infraestrutura Viária é composto por:

- I. pavimentação;
- II. circulação viária;
- III. estacionamento;
- IV. equipamentos de controle da circulação viária;
- V. equipamentos do transporte coletivo;





- VI. mobiliário urbano;
- VII. minimização de acidentes de trânsito;
- VIII. polos geradores de tráfego.

Seção I - Pavimentação

Art. 35. A pavimentação viária urbana deverá ser complementada nas vias que ainda não são dotadas de revestimento, compatível com a sua hierarquia e dimensionamento, adequada aos volumes de tráfego, com calçadas para ofertar condições de conforto e segurança aos pedestres.

Seção II - Circulação Viária

Art. 36. As ações para a circulação viária abrangem a requalificação de vias, a revitalização de vias, as ligações viárias e a ampliação de vias de sentido único de circulação de veículos automotores.

Art. 37. A requalificação de vias refere-se a intervenções previstas no Plano Diretor Municipal para dinamizar vias, que passam a ter novas funções para as vias definidas como Via Local Especial de Comércio, destinadas a potencializar os valores socioeconômicos, ambientais e funcionais para elevar a qualidade de vida da população.

Art. 38. A revitalização de vias consiste em adequar vias, áreas ou bairros, com a ocupação de áreas vazias ou urbanisticamente degradadas, com a otimização da mobilidade urbana, com o objetivo de recuperação e promoção de potencialidades paisagísticas, logísticas e imobiliárias.

Art. 39. As ligações viárias devem promover as condições de mobilidade para a população, proporcionando o acesso, e a acessibilidade, aos diferentes espaços territoriais, com o objetivo de facilitar os deslocamentos entre bairros.

Seção III - Estacionamento

Art. 40. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, podendo ter a sua utilização através de um sistema rotativo, inferindo cobrança sobre o uso dos mesmos, sendo que o Poder Executivo Municipal tem obrigação de dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva.

Art. 41. Compete exclusivamente ao Poder Público Municipal:

- I. regulamentar as vagas de estacionamento público;
- II. regulamentar a cobrança de taxa para o uso de vagas públicas de estacionamento de veículos;
- III. regulamentar quais os estabelecimentos comerciais e de serviços que podem usufruir de Estacionamento Especial Rotativo, preferencial e gratuito;
- IV. regulamentar as vagas destinadas a portadores de necessidades especiais de locomoção;
- V. regulamentar os locais e horários para carga e descarga de mercadorias.

Parágrafo Único. O Poder Público Municipal poderá delegar para entidades sem fins lucrativos





de reconhecida como de utilidade pública, autarquias, fundações, ou empresas públicas a administração e a fiscalização dos estacionamentos públicos tarifados, reservando exclusivamente para si a competência para instituir os locais onde o estacionamento público tarifado é implantado, o preço, o tempo de permanência livre e os horários nos quais a tarifa é exigida.

Art. 42. Nos estacionamentos deve ser reservado, no mínimo, 2% (dois por cento), ou, ao menos, uma para cada 50 (cinquenta) vagas, daquelas disponíveis em estacionamento público, a serem destinadas aos veículos que transportam deficientes, preferencialmente em finais de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos deficientes, dos veículos destinados que transportam deficientes portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 304/2008 do CONTRAN.

Art. 43. Devem ser reservadas, no mínimo, 5% (cinco por cento) ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos que transportam transporte de idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos idosos, veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 303/2008 do CONTRAN.

Art. 44. Não devem ser disponibilizadas vagas especiais específicas em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo, sendo que, de acordo com previsto em Resolução do CONTRAN, deverão ser definidas vagas para estacionamento de curta duração, com o uso do pisca alerta ligado, para atendimento coletivo.

Art. 45. Devem ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, podendo ser inserida cobrança sobre o uso dos mesmos.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal, nestes casos, pode proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 46. Nos espaços destinados à parada dos veículos do transporte público coletivo (ponto de ônibus) devem ser sinalizados, com proibição de estacionamento.

Art. 47. As vagas de uso do transporte público individual (ponto de táxi), devem ser dispostas pelo Município de Mandaguari em função do interesse público do serviço.

Seção IV - Equipamentos de Controle da Circulação Viária





Art. 48. Os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo, que poderão ser utilizados pelo Poder Público para o controle dos deslocamentos, são identificados como:

- I. Sinalização viária: horizontal, composta por linhas, marcações e legendas na pista das vias para organizar, controlar e orientar os fluxos de pedestres e veículos; vertical, constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias; e semafórica, formada por indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente para controlar os deslocamentos;
- II. Controle do sistema operacional de circulação viária, definido por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade (REV), tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão e leitor automático de placas;
- III. Controle do sistema operacional de transporte coletivo e da circulação viária, caracterizado por equipamentos e softwares para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional do transporte público coletivo e da circulação viária;
- IV. Controle de segurança com equipamentos que formatam um sistema que monitora os equipamentos e *softwares* que atuam no controle operacional da circulação viária e do transporte coletivo e de comunicação, configurando um Centro de Controle Operacional (CCO), os Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), o controle de estacionamento rotativo e as informações para os agentes de trânsito.

Seção V- Equipamentos do Transporte coletivo

Art. 49. A instalação e manutenção equipamentos de transporte público coletivo, como os pontos de ônibus, são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Seção VI - Mobiliário Urbano

Art. 50. O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pela Prefeitura Municipal.

Parágrafo Único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:

- a) Manterem permeabilidade visual por entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) Serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) Serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário;
- d) Serem esteticamente agradáveis, sem afetações ou pastiches aculturados em desacordo com a história e cultura da comunidade.





Art. 51. O mobiliário urbano constitui-se em duas modalidades distintas:

- I. os que são de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, 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. os que são de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço público, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios e assemelhados.

Art. 52. A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Art. 53. A instalação de mobiliário da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Mandaguari em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

Seção VII – Minimização de Acidentes de Trânsito Polos Geradores de Tráfego

Art. 54. Adoção de medidas para a redução de acidentes de trânsito com a análise dos locais de maior ocorrência de acidentes de trânsito, que integrem um banco de dados que identifique as suas causas e a adoção de medidas corretivas em locais com altos índices.

Seção VIII - Polos Geradores de Tráfego

Art. 55. Os polos geradores de tráfego são caracterizados como equipamentos urbanos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos.

Parágrafo Único. A identificação dos Polos Geradores de Tráfego é referenciada pelos mesmo parâmetros da legislação vigente dos Estudos de Impacto de Vizinhaça (EIV).

Art. 56. A implantação dos Polos Geradores de Tráfego deve considerar a legislação em vigor, com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente.

Art. 57. Para a implantação dos Polos Geradores de Tráfego devem ser instituídas normas que definam a necessidade do Estudo de Impacto dos Polos Geradores de Tráfego, que estabeleçam:

- I. a identificação dos polos geradores de tráfego;





- II. metodologias para os estudos, com instituição de parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego, definido por informações técnicas e legais que possibilitem a análise dos impactos na circulação viária decorrente da implantação do empreendimento;
- III. estabelecimento da tipologia das recomendações de medidas mitigadoras e/ou compensatórias para minimizar os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento.

CAPÍTULO VI – Do Sistema de Gestão da Mobilidade Urbana

Art. 58. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Seção I - Órgãos Gestores e Fundo da Mobilidade

Art. 59. A gestão da mobilidade tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Art. 60. A gestão da mobilidade do Município de Mandaguari será realizada pelo Órgão Competente, através do Departamento de Trânsito e Transportes, a qual compete:

- I. planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- II. coordenar estudos, programas e projetos, sempre associados aos do sistema viário local;
- III. coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- IV. fiscalizar veículos, visando o cumprimento das normas de trânsito no âmbito do Município;
- V. realizar campanhas de educação no trânsito;
- VI. implantar e manter sinalização viária e realizar a regulamentação de vias e estacionamentos;
- VII. realizar a medição, vistoria, controle e fiscalização do serviço de transporte coletivo;
- VIII. realizar a vistoria, controle e fiscalização de outros serviços de transporte como táxi, fretado e escolar;
- IX. administrar as funções de transporte coletivo urbano e intermunicipal, inclusive os serviços de transporte especial de passageiros;
- X. desenvolver o planejamento e a programação do sistema de transporte público de passageiros, integrando-os às decisões sobre planejamento urbano
- XI. promover e participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Art. 61. Os recursos do Fundo Municipal da Mobilidade devem ser aplicados na consecução das finalidades deste Plano de Mobilidade, especialmente:

- I. implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- II. realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;





- III. elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- IV. instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional das unidades administrativas envolvidas na gestão da mobilidade;
- V. outras atividades pertinentes à melhoria da mobilidade urbana.

Art. 62. Cabe ao Fundo de Mobilidade receber recursos para a mobilidade oriundos de:

- I. recursos próprios do município;
- II. transferências intergovernamentais;
- III. transferências de instituições privadas;
- IV. transferências do exterior;
- V. transferências de pessoas físicas;
- VI. receitas provenientes da utilização de bens, mercadorias públicas: edificações, equipamentos e mobiliário urbano;
- VII. valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Relatórios de Impactos;
- VIII. contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;
- IX. renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;
- X. multas provenientes de infrações ocorridas na circulação viária;
- XI. multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;
- XII. doações;
- XIII. outras receitas destinadas por lei.

Seção II - Do Sistema de Comunicação

Art. 63. O sistema de comunicação abrange o desenvolvimento de estratégias de comunicação, através de um processo de comunicação interna e externa, com o objetivo de melhoria da gestão da mobilidade urbana, assegurando ao cidadão a facilidade de acesso e disponibilidade de informações.

Seção III - Dos Mecanismos de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana

Art. 64. O monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é ser caracterizado pelo estabelecimento de metodologias para a verificação das políticas públicas de mobilidade, da sua implementação e do seu monitoramento e avaliação, segundo as diretrizes e indicadores estabelecidos.

CAPÍTULO VII – Dos Modos de Participação Pública

Art. 65. Para a promoção da gestão democrática da mobilidade como um direito do cidadão, a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da sua política deve ser assegurada pelas seguintes formas:

- I. iniciativa da sociedade através de Organizações Não Governamentais, entidades de classe, associações ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;
- II. ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;
- III. órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da





- sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- IV. ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão da Mobilidade ou nos órgãos com atribuições análogas;
 - V. audiências e consultas públicas;
 - VI. canais de comunicação variados, como a intranet e internet;
 - VII. procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

TITULO III – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 66. As revisões periódicas da Política Mobilidade de Mandaguari devem ser precedidas da realização de estudos, com a atualização de dados e deverão contemplar minimamente:

- I. análise da situação do sistema municipal de mobilidade em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;
- II. avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana e da ocupação do território, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 67. As revisões da Política de Mobilidade de Mandaguari deverão ser realizadas em prazo não superior a 10 (dez) anos incluindo ampla e democrática participação da sociedade nos termos desta Lei.

Art. 68. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura de Mandaguari, aos quatro dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte (04/02/2020).

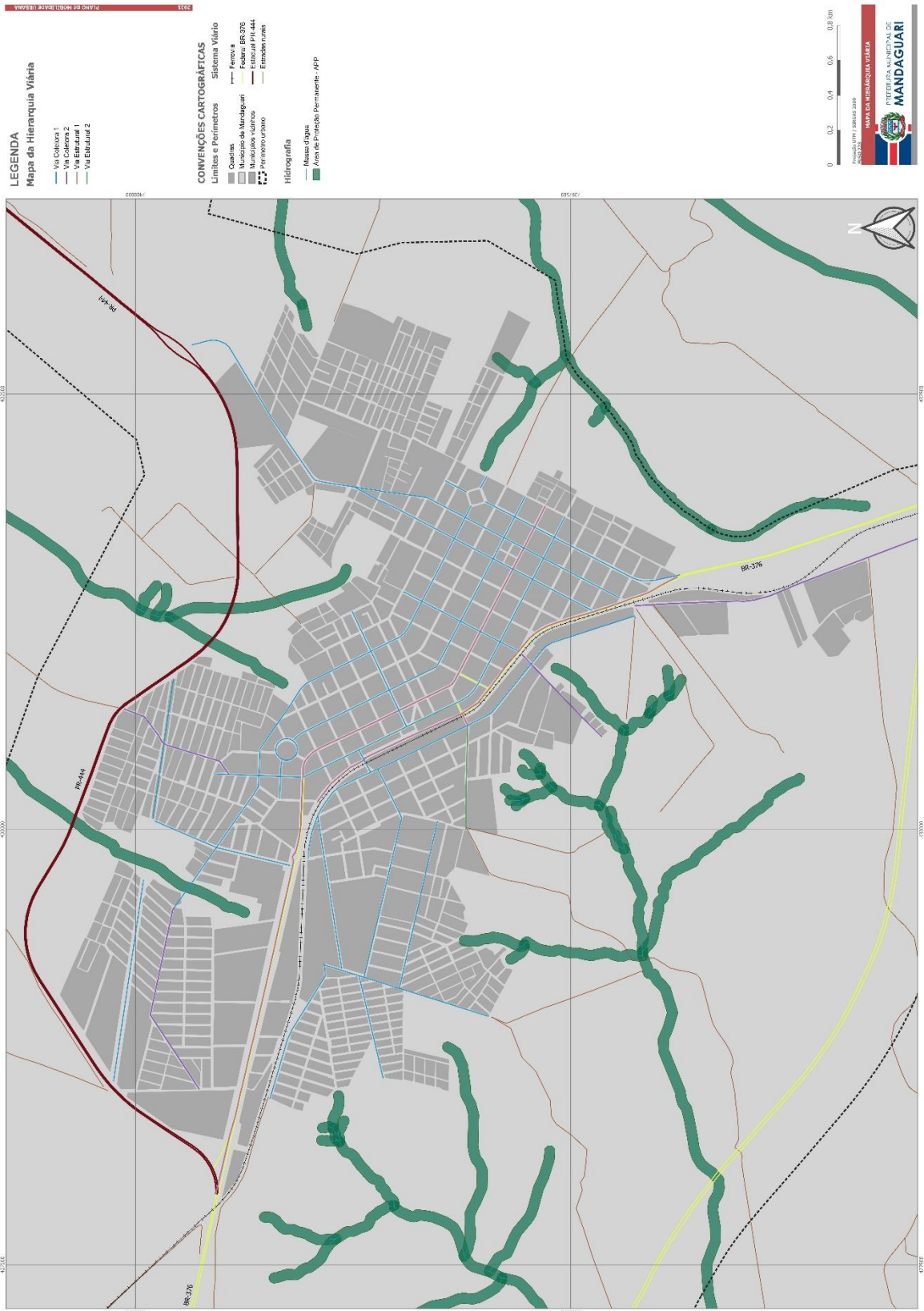
ENF.^a IVONÉIA DE ANDRADE APARECIDO FURTADO

Prefeita Municipal



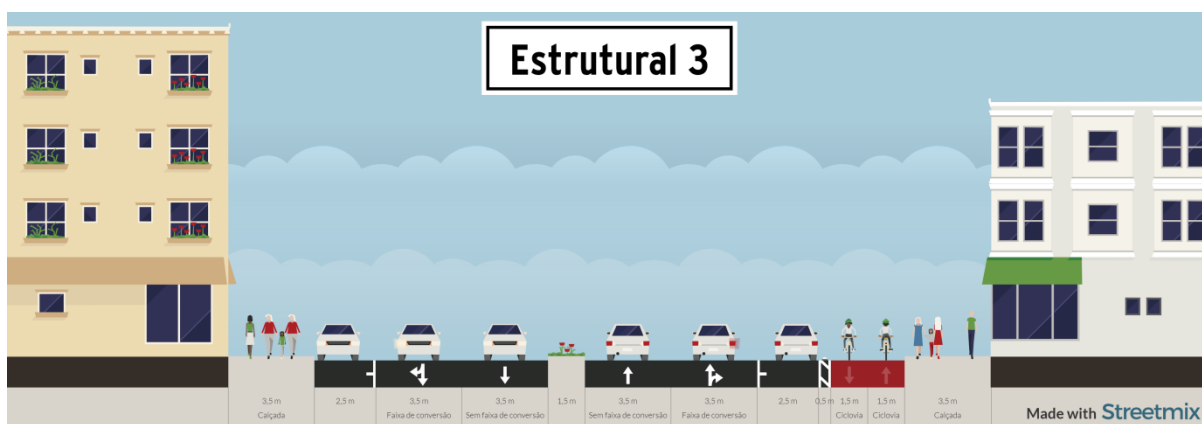


ANEXO I



ANEXO II

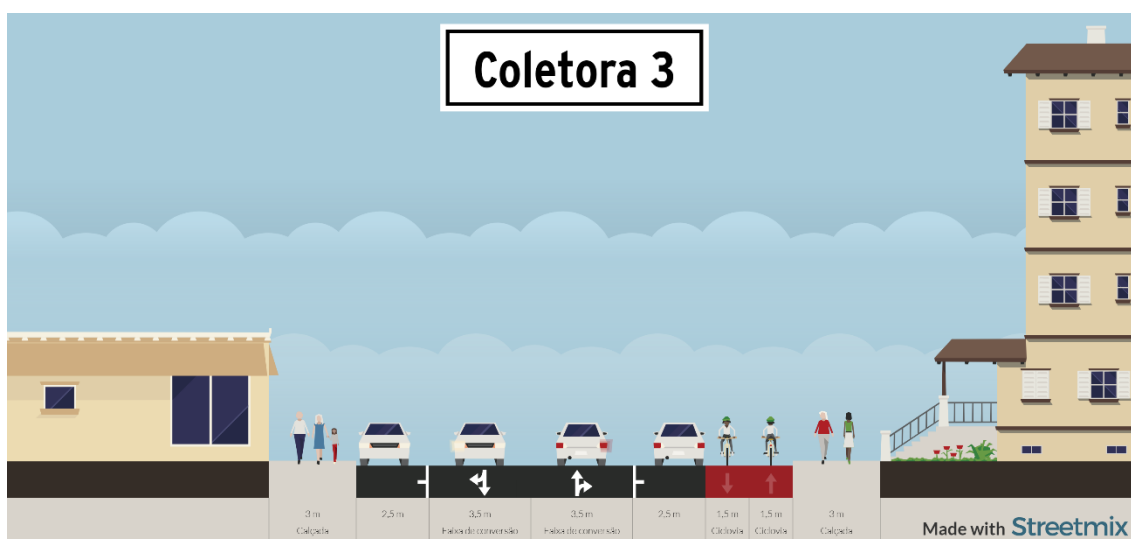
PERFIS DAS VIAS DA HIERARQUIA VIÁRIA



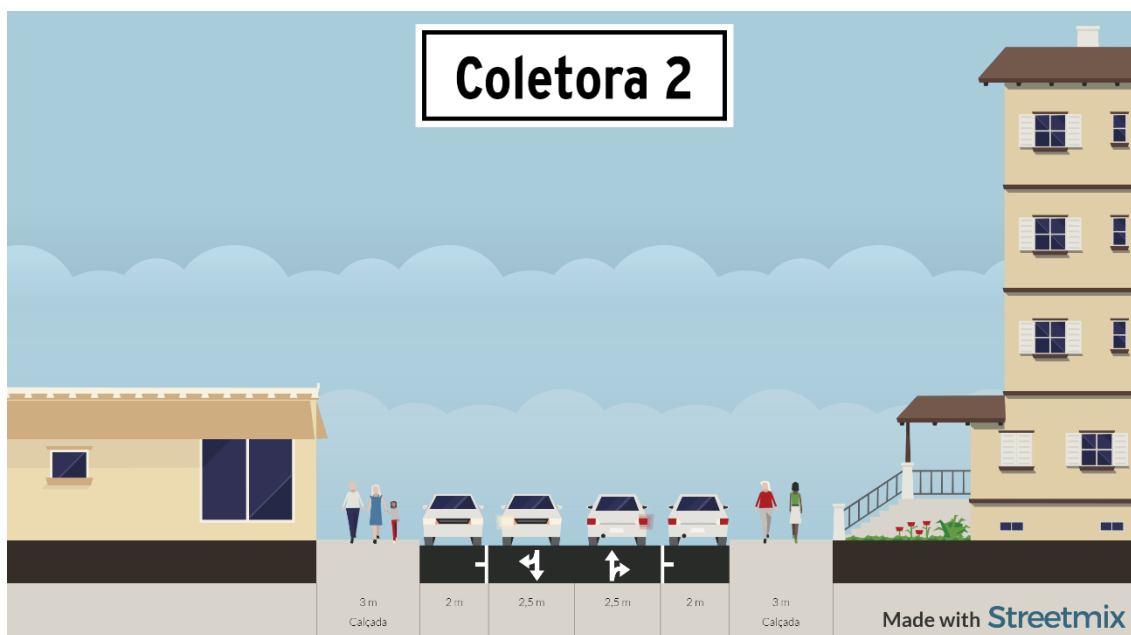
- **ESTRUTURAL 3** (diretriz viária para as vias estruturais): 31,00 metros
- **ESTRUTURAL 2** (com previsão de alargamento): caixa da via <15,00 metros
- **ESTRUTURAL 1**: (sem previsão de alargamento): caixa da via <31,00 metros ou = ou > 15 metros

*Perfil conforme característica e largura disponível da via, a critério do órgão municipal competente.

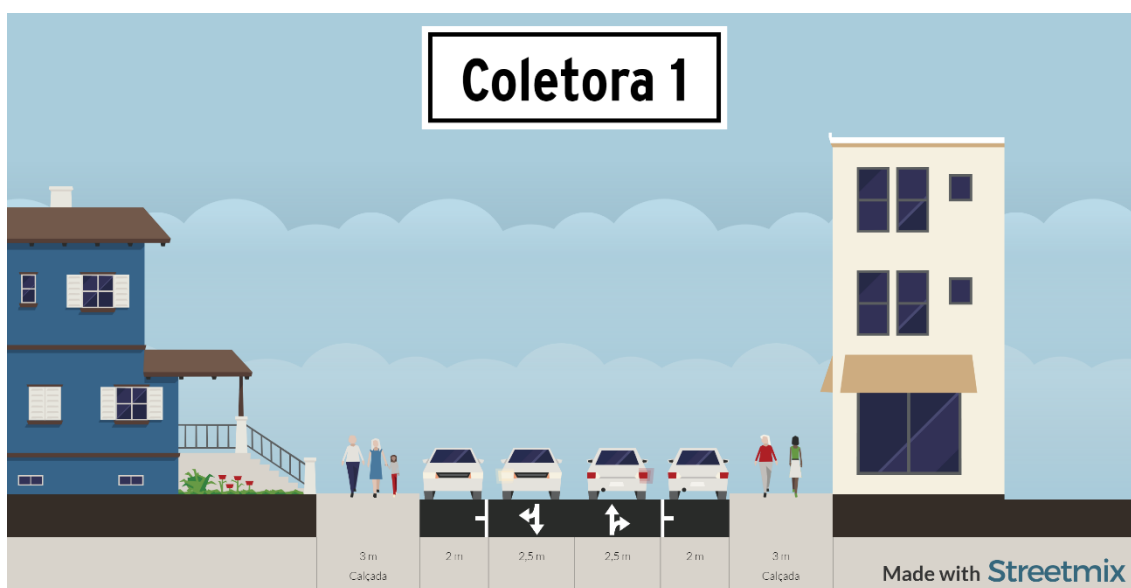
PERFIS DAS VIAS COLETORAS



COLETORA 3 (diretriz viária para as vias coletoras): 21,00 metros.



COLETORA 2 (com previsão de alargamento): caixa da via < 15,00 metros.

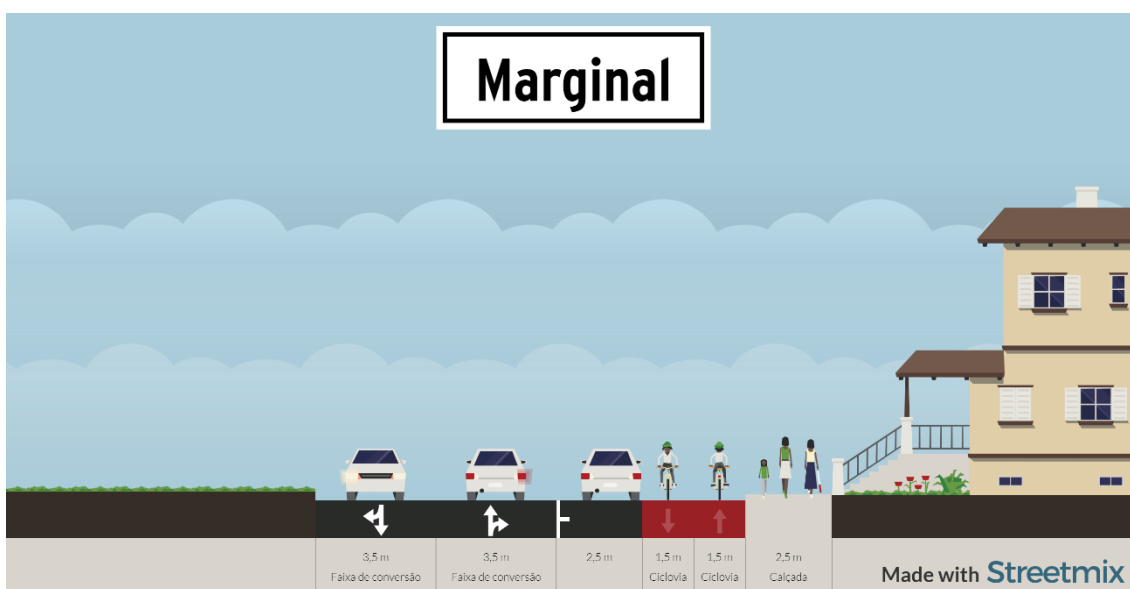


COLETORA 1 (sem previsão de alargamento): caixa da via > ou = 15,00 metros.

*Perfil conforme característica e largura disponível da via, a critério do órgão municipal competente.

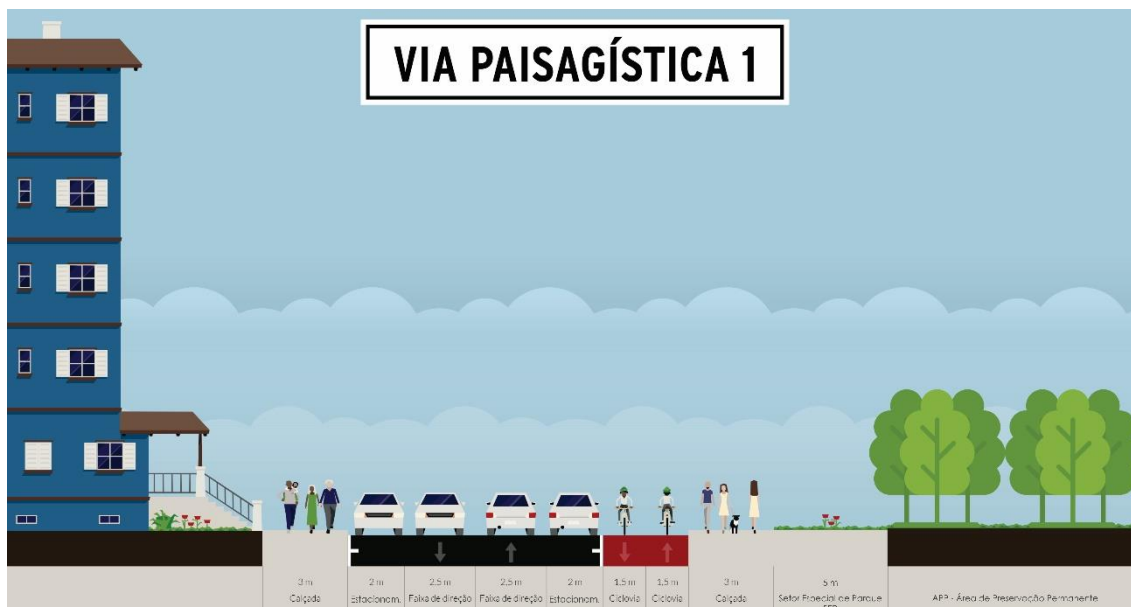


LOCAL (diretriz viária para as vias locais): 15,00 metros.



MARGINAL (diretriz viária para as vias marginais): 15,00 metros.





PAISAGÍSTICA 2 (diretriz viária para as vias de fundo de vale com exceção da Zona de Ocupação Controlada): Caixa da via= 18 metros e SEP= 5,00 metros.



PAISAGÍSTICA 2 (diretriz viária para as vias de fundo de vale na Zona de Ocupação Controlada): Caixa da via= 18 metros e SEP= 15,00 metros.





ANEXO III

TABELA DE CONFIGURAÇÃO DAS VIAS E CALÇADAS

TABELA DAS DIMENSÕES DAS VIAS E DAS CALÇADAS (PASSEIOS)

TIPO DA VIA	LARGURA TOTAL (m)	LARGURA DA VIA				LARGURA DA CALÇADA			
		Faixa de Rolamento (m)	Canteiro Central (m)	Estacionamento (m)	Ciclovía ou Ciclo faixa (1)	TOTAL	Faixa de Serviço	Faixa Livre	Faixa de Acesso
Via Estrutural (diretriz viária)	31,00 m	4,0 x 3,50 m	1 x 2,0 m	2 x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,50 m	1,00 m	2,00 m	0,50 m
Via Coletora (diretriz viária)	21,00 m	2 x 3,50 m	-	2 x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,00 m	1,00 m	2,00 m	0,00 m
Via Local (diretriz viária)	15,00 m	2 x 2,50 m	-	2 x 2,00 m	-	2 x 3,00 m	1,00 m	2,00 m	0,00 m
Via Paisagística (diretriz viária)	18,00 m	2 x 2,50 m	-	2 x 2,00 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,00 m	1,00 m	2,00 m	0,00 m
Via Marginal (diretriz viária)	15,00 m	2 x 3,50 m	-	1x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	1 x 2,50 m	1,00 m	1,50 m	0,00 m
Vias Rurais	20,00 m	-	-	-	-	-	-	-	-

Observações:

1. A largura da ciclovía deverá ser considerada caso a via esteja inclusa no Sistema Ciclovário (Plano de Mobilidade).
2. A Faixa de Serviço terá área permeável gramada e arborizada conforme previsto no Plano de Mobilidade e Plano Municipal de Arborização.
3. A Faixa Livre será revestida conforme hierarquia viária, prevista no Plano de Mobilidade.
4. Para as calçadas existentes com outras metragens a largura será adequada às características de uso da via, a critério do órgão competente.
5. As demais definições e especificações das calçadas estão definidas pela Lei de Mobilidade Municipal, em conjunto com Código de Obras e Edificações Municipal

