

Nova Redação ao Projeto de Lei nº 18 de 24 de agosto de 2018

Lido no Expediente da Sessão
do dia 09/OUT/2018


J. B. B. B.
Secretário

**Institui o Plano Municipal de
Mobilidade Urbana do Município de
Campo Magro.**

O Prefeito de Campo Magro-PR, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Constituição Federal e pela Lei Orgânica Municipal, considerando as legislações pertinentes para o desenvolvimento da mobilidade municipal, como o Código de Trânsito Brasileiro (LF nº 9.503/1997), a Lei de promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (LF nº 10.098/2000), o Estatuto das Cidades (LF nº 10.257/2001) e, especialmente a que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LF nº 12.587/2012); submete à apreciação dessa Casa Legislativa o seguinte Projeto de Lei.

Capítulo I – Das Disposições Preliminares

Art. 1º. Esta Lei estabelece o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, regulamenta a Política de Mobilidade Urbana estabelecida, no Plano Diretor Municipal de Campo Magro e demais Leis que trata da política de desenvolvimento urbano.

Parágrafo Único: Para efeitos desta lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para 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 de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres;

III - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada à circulação de pedestres;

IV - ESTACIONAMENTO: estacionamento público ou privado, fora da via, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

V - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos os passeios públicos e à pista de rolamento;

VI - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;

VII - MOBILIDADE URBANA; conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso no espaço urbano, mediante o uso de diferentes modos de transporte;

VIII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidade que usam veículos automotores;

IX - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que usam veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

X - PARACICLO: local destinado aos estacionamentos de bicicletas, sem controle de acesso, devidamente sinalizado, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada e com segurança contra furto;

XI - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XII - PEDESTRE: é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeiras de rodas, sendo o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

XIII - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação de veículos;

XIV - PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação de veículos de transporte coletivo ou de cargas, de forma segregada com sinalização horizontal e vertical (tachões), separando-a do tráfego geral;

XV - POLÍTICA TARIFÁRIA; política pública, que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, preços dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura complementar, como os estacionamentos;

XVI - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XVII - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte privado, para a realização de viagens individualizadas e familiares;

XVIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, efetivado por concessão pública, aberto à toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XIX - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre municípios;

XX - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço público remunerado prestado exclusivamente à passageiro, com destinação única, não sujeito à itinerário fixo nem horário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do poder municipal;

XXI - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, no perímetro urbano, realizado por veículos apropriados e sendo permitido para caminhões com dois eixos;

XXII - VAGA: Espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXIII - VIA: Superfície por onde transitam veículos e pedestres;

XXIV - VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, segundo regulamentação de dias e horários;

Art. 2º. Consolidando os diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Campo Magro, o PMMU – Plano Municipal

de Mobilidade Urbana de Campo Magro – PR regulamenta a política de Mobilidade Urbana cujo objeto é a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte. O objetivo dessa Lei Regulamentar é proporcionar às pessoas o acesso amplo e democrático a todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, envolvendo e relacionando, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade.

Art. 3º. A política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana, que é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de calçadas, ciclovias e vias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Capítulo II – Das Diretrizes

Art. 4º. As diretrizes da Política de Mobilidade Urbana têm como objetivos:

I – integrar a política de mobilidade urbana com o desenvolvimento urbano estabelecido no Plano Diretor Municipal, e suas Leis Complementares, e a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 – normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – priorizar projetos de Mobilidade Urbana de Transporte Público estruturadores e indutores da ocupação urbana integrada do Município;

III – priorizar os meios não motorizados sobre os motorizados;

IV – priorizar os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V – proporcionar a complementaridade entre meios de Mobilidade Urbana e serviços públicos de transporte coletivo e transporte não motorizado;

VI – diminuir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

VII – incentivar o desenvolvimento tecnológico e o uso de energias renováveis e não poluentes.

Capítulo III – Da Estruturação e Formatação

Art. 5º. O caderno de Mobilidade Urbana do Município é parte integrante desta Lei, constante no Anexo Único e nele está contido os seguintes temas:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana.

Capítulo IV – Dos Sistemas Principais

Art. 6º. O sistema de transporte público coletivo de Campo Magro, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município. O atendimento do transporte público está projetado e estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justificaram a implantação dos serviços e consideram-se atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 500 metros de raio das vias onde passam serviços da rede de serviços de transporte público coletivo. A rede de serviços de transporte público será composta de serviços radiais dos bairros à área central do Município e serviços diametais que ligam bairros distintos passando pela área central do Município.

Art. 7º. As atualizações físicas e tecnológicas da Rede de Transporte Público serão implantadas visando à ampliação e adequação da demanda, e de acordo com as revisões previstas no PMMU.

Parágrafo único. Caberá à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas em consonância com a COMEC- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, após estudos técnicos, definir a implantação das linhas intermunicipais, que as integrarão com o PMMU, no Capítulo III desta Lei.

Art. 8º. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do Município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infra-estrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 9º. A hierarquia viária do Município, atendendo o Código de Trânsito e demais legislações pertinentes, é definida através da Lei Complementar nº 612/2011 e tem a seguinte classificação:

I – RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL: compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

II – VIA ESTRUTURAL MUNICIPAL: são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos;

III – VIA ARTERIAL: são as vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego interno principal, interligando na área urbana ou na rural, respectivamente, bairros e distritos;

IV – VIA COLETORA: são as vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-no às de maior fluxo;

V – VIA LOCAL: são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

VI – VIA MARGINAL: são vias coletoras especiais que margeiam rodovias ou áreas de proteção permanente.

Art. 10º. A hierarquização e a caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância na estruturação urbana, serão definidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas , de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo existente e o PMMU, e exigirá:

I – gabarito específico e critérios mínimos;

II – interligação da nova via ao sistema viário existente;

III – consonância com hierarquia do sistema viário acima citado.

Art. 11º. O Sistema Cicloviário do Município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 12º. O traçado do Sistema Cicloviário abrange a área urbanizada do Município, e ficará a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas estabelecer as rotas de acordo com a demanda, consoante com a Proposta da Rede Cicloviária apresentada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campo Magro, PR.

Art. 13º. As ciclovias e ciclo faixas deverão atender aos parâmetros ditados pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, editado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, principalmente no que se referem as suas dimensões e a sua sinalização.

Art. 14º. Os Paraciclos e Bicicletários poderão ser instalados, de acordo com a demanda, em locais específicos, nos principais pólos de atração de ciclistas e de interesse da população, a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas .

Art. 15º. O sistema cicloviário do Município é composto de:

I – Ciclovias;

II – Ciclofaixas;

III – Paraciclos; e,

IV – Bicicletários.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas segregados das pistas de rolamento dos veículos, e de pedestres mediante a utilização de barreiras físicas como calçadas, muretas e meios-fios.

§ 2º- As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas nas pistas de rolamento de veículos ou nas calçadas, parcialmente segregadas e delimitadas por sinalização horizontal ou diferenciação de piso.

§ 3º- Paraciclos são dispositivos específicos para apoiar e travar bicicletas.

§ 4º- Bicicletários são espaços para estacionamento de bicicletas com paraciclos, possuem controle de acesso e geralmente estão localizados em áreas cobertas.

Capítulo V- Das Calçadas e Passeios Públicos

Art. 16º . Nenhuma nova edificação ou novo loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas e passeios públicos.

§ 1º. As edificações novas receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

§ 2º. Sob as calçadas poderão ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, mediante autorização da Administração Municipal.

§ 3º. Fica o Executivo municipal autorizado a regulamentar a padronização das calçadas por meio de Decreto específico para este fim.

Art. 17º. Dentro do perímetro urbano do Município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente à testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições desde que haja pavimentação na via.

Parágrafo Primeiro: Parágrafo primeiro – Terá o proprietário de imóvel urbano já existente, a contar da publicação desta lei, para os casos onde já há pavimentação, ou da data de entrega oficial do pavimento da via, o prazo de 02 (dois) anos, prorrogável por mais 01 (um) ano mediante ato do executivo devidamente justificado, para realizar a construção da calçada ou adequá-la as normas deste plano.

Parágrafo Segundo. Considera-se em "máis condições", as calçadas que apresentam ondulações, desniveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal. Em casos onde não for possível a aplicação da referida norma, deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Art. 18º. Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 19º. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas, deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a saber:

I – acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2004;

II – mobiliário urbano – NBR 9283/86;

III – equipamento urbano – NBR 9284/86.

Parágrafo único. Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal. Em casos onde não for possível a aplicação das normas citadas, deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Capítulo V – Das Considerações Finais

Art. 20º. O PMMU deverá ser revisado e atualizado a cada 5 (cinco) anos e/ou mediante solicitação do Executivo ou do Legislativo Municipal, por meio de estudos para alterações.

Art. 21º. Fica o Conselho Municipal da Cidade-CONCIDADE, responsável pelo acompanhamento e alterações que se fizerem necessárias ao Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 22º. Esta Lei será regulamentada via Decreto e entrará em vigor na data de sua publicação, revogam-se as disposições em contrário.

**Claudio Cesar Casagrande
Prefeito Municipal**

Aprovado em única Discussão
Por valo para
Sala das Sessões, 09 OUT 2018

Presidente

Justificativa

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui, entre outras providências, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, constituindo um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal. Da referida lei se extrai a exigência de que os municípios elaborem seus respectivos planos de mobilidade para acessarem recursos junto ao Ministério das Cidades.

A referida Lei traz ainda, em seu conteúdo, os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre as quais merece destaque a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II). Entre os objetivos da mesma Política estão à melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV).

Desta forma, com intuito de cumprir a legislação federal o município de Campo Magro a partir da leitura da realidade física de seu território urbano e sobre a experiência cotidiana dos seus habitantes, incumbiu a um grupo técnico da Secretaria de Planejamento, com apoio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e consultoria dos técnicos do Ministério das Cidades, a função de traduzir estas informações ao formato das propostas contidas neste documento.

Almeja-se, portanto, que seja instituído em âmbito municipal o Plano de Mobilidade Urbana, vislumbrando que, nos próximos anos, os equipamentos públicos sejam aprimorados mediante o devido planejamento municipal e regional, expandindo, assim, o potencial urbano e melhorando a qualidade de vida da população de Campo Magro.



MUNICÍPIO DE CAMPO MAGRO ESTADO DO PARANÁ

Ofício Nº 149/2018

Campo Magro, 06 de setembro de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Apraz-me cumprimentá-lo, oportunidade em que venho à presença de Vossa Excelência para encaminhar o Projeto de Lei nº 19/2018 para o qual solicito a apreciação, em regime de urgência, perante essa Egrégia Casa de Leis, nos termos do Art. 55, da Lei Orgânica Municipal.

Certo da compreensão dos Nobres Edis, reitero os préstimos da mais elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Claudio Cesar Casagrande
Claudio Cesar Casagrande
Prefeito Municipal

Lido no Expediente da Sessão
do dia 11/SET/2018

Secretário

Excelentíssimo Senhor
Adeilson Rodrigues de Melo
DD. Presidente da Câmara Municipal
Campo Magro- PR

Reabi fm 06.09.18
Sintia Rudlauer Boza