

PROJETO DE LEI N.º XXXX, DE 20XX

**INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE DO
SUL/PR**

CAPÍTULO I - DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º. Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande do Sul – PLANMOB e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

I - redução da necessidade de deslocamento;

II - integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º. O PLANMOB é instrumento estratégico da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, estabelecido em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º O PLANMOB é parte integrante do processo de planejamento municipal, o qual incorpora as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal - PDM, e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas no Plano Plurianual, na Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, na Lei de Parcelamento do Solo e Condomínios, na Lei do Sistema Viário, no Código de Obras e Edificações e no Código de Posturas.

§ 2º O PLANMOB observará os planos nacionais, regionais, estaduais, as diretrizes metropolitanas estabelecidas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP e o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Curitiba – PDUI RMC, de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Art. 3º. O PLANMOB abrange a totalidade do território do Município, definindo:

I - a política de mobilidade urbana e transporte do Município de Campina Grande do Sul;

II - as políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;

III - os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal relacionados ao sistema de mobilidade;

IV - a gestão do Sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;

V - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º. O Sistema de Planejamento e Gestão é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em

geral na implementação dos objetivos do PLANMOB de Campina Grande do Sul.

Art. 5º. O Sistema de Planejamento e Gestão visa o fomento e implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental em relação à política de mobilidade e transporte no território municipal.

Art. 6º. O PLANMOB parte da realidade do Município e tem como prazos, curtos (entre 0 e 3 anos); médios (entre 3 e 5 anos) e longos (mais que 5 anos).

Art. 7º. O PLANMOB rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI - acessibilidade universal;

VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município de Campina Grande do Sul;

XIII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

XIV - ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana; e

XV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 8º. É objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Campina Grande do Sul ora instituída pelo PLANMOB, ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e

diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a consolidação do Município como subcentro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;

II - a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;

III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;

IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - o planejamento do desenvolvimento do Município de Campina Grande do Sul, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas, de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XI - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à

acessibilidade e à mobilidade;

XIV - proporcionar a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;

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

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

CAPÍTULO II - DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 9º. Respeitado o princípio da autonomia municipal, o PLANMOB Campina Grande do Sul assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana de Curitiba - RMC, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 10. Constitui como diretriz da política municipal de mobilidade da integração metropolitana e regional o aperfeiçoamento da circulação regional.

Art. 11. Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

I - transporte público e sistema viário metropolitano e regional;

II - promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Campina Grande do Sul e seus municípios limítrofes;

III - fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;

IV - turismo;

V - o planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;

VI - execução de informações regionais e cartografia.

Art. 12. Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Curitiba os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - as vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios metropolitanos;

II - as vias que interligam as diversas regiões do Município e da região metropolitana, que atendem à demanda concentrada e organizam a oferta de transporte;

III - as vias que interligam os principais centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades e por novas centralidades a serem criadas;

IV - os equipamentos sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 13. A implantação de qualquer projeto, público ou privado no território do Município, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei, na Lei do Plano Diretor Municipal e na legislação urbanística complementar de uso e ocupação do solo, parcelamentos, condomínios e na legislação estadual em especial à relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

CAPÍTULO III – PLANO DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art. 14. A estratégia da Política de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande do Sul tem como objetivo:

I - qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano, individual e de cargas, a implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir sinistros, bem como os níveis de poluição sonora e atmosférica; e

II - estabelecer a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I – Da Hierarquia Viária

Art. 15. O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município de Campina Grande do Sul, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I - via expressa: compreende a Rodovia Federal BR-116, bem como sua previsão de contorno rodoviário, é a via que abriga as características de tráfego de passagem e de trânsito rápido, busca promover os deslocamentos interurbanos e de maior percurso em escala regional e nacional;

II - via expressa urbanizada: corresponde a Rodovia do Caqui (PR-506), que abriga as características de corredor de transporte, busca estruturar o município, abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação e adensamento urbanos e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga;

III - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover

a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância e proporcionar ligações entre bairros;

IV - via de ligação metropolitana: atuação compatível à via arterial, porém com abrangência metropolitana, considerando o fenômeno da conurbação;

V - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

VI - via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VII - ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

VIII - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

IX - ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado a circuitos turísticos ou esportivos;

X - via pedonal: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

XI - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que tem por objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

XII - estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais.

As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária constantes do Plano Diretor em consonância com o PLANMOB de Campina Grande do Sul, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transportes público e privado.

Seção II – Da Circulação Viária

Art. 16. São objetivos da política municipal de Circulação Viária e de Transportes:

I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, não motorizado e o pedestrianismo;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada do Município de Campina Grande do Sul;

IV - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

V - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;

VI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

VII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII - garantir e melhorar a ligação do Município com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado do Paraná e com o País;

IX - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, especialmente nas vias classificadas como expressas;

X - urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e

XI - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 17. São diretrizes da política municipal da Circulação Viária e de Transportes:

I - qualificação dos acessos viários e da circulação geral na Rodovia Federal Régis Bittencourt (BR-116);

II - aperfeiçoamento da infraestrutura voltada a conexões viárias municipais;

III - aperfeiçoamento da segurança viária e pacificação do trânsito;

IV - promoção da Educação e Conscientização no trânsito.

Art. 18. A criação de áreas de restrição de circulação, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de análise e orientação técnica.

Seção III – Da Qualificação Da Paisagem Urbana

Art. 19. A estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município de Campina Grande do Sul através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Art. 20. Integram o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais, tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis -, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 21. São princípios da política municipal de Qualificação da Paisagem Urbana:

I - garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;

II - garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;

III - garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;

IV - assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;

V - favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano; e

VI - disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei.

Seção IV – Da Infraestrutura e Serviços Públicos Vinculados ao Sistema Viário

Art. 22. São princípios da política municipal de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalada e por instalar;

II - equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;

III - garantir o investimento em infraestrutura;

IV - implantar e manter um Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;

V - coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre estas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana.

Seção V – Dos Estacionamentos

Art. 23. Consiste como diretriz da política municipal de mobilidade a gestão da demanda por meio de estacionamentos públicos.

Art. 24. Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos, as garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 25. É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela legislação de uso e ocupação do solo e Código de Obras e Edificações.

CAPÍTULO IV – DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 26. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade de Campina Grande do Sul.

§ 1º São considerados os meios de transporte urbanos:

I - motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;

II - meios não-motorizados: realizados a pé ou por veículos movidos pelo esforço humano e não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público; e

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - vias e demais logradouros, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas, desde que inseridos em áreas públicas;

II - passeios, incluindo a faixa de serviço, a faixa livre e a faixa de acesso;

III - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

IV - terminais rodoviários;

V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

VI - sinalização viária e de trânsito;

VII - equipamentos e instalações;

VIII - instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I – Do Transporte de Cargas

Art. 27. São objetivos para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas Áreas para Restrição de Circulação, e em áreas objeto de estudo futuro.

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Art. 28. Consiste como diretriz da política municipal de mobilidade o aprimoramento da circulação de transporte de cargas.

Seção II – Do Transporte Público Coletivo

Art. 29. Consiste como diretriz da política municipal de mobilidade a ampliação do uso de modos coletivos de transporte.

Art. 30. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor, em especial na legislação relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

§ 1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente e garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 31. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Campina Grande do Sul:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 32. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - estruturação de política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários

possível.

Art. 33. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Município de Campina Grande do Sul deverá:

- I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;
- II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e
- IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Art. 34. Fica instituída por essa Lei a diretriz de ampliação do uso de modos coletivos de transporte para as orientações de planejamento e otimização do serviço de transporte escolar no município.

Seção III – Do Transporte Público Individual

Art. 35. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro ou legislação correlata.

Art. 36. Consiste como diretriz da política municipal de mobilidade o aprimoramento do sistema de transporte individual de passageiros.

Art. 37. O Município, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, por meio de decreto expedido pelo Chefe do Poder Executivo, irá fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim definido como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 1º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as seguintes diretrizes:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§ 2º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no caput deste artigo, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes

condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal, emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- III - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

§ 3º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação a ser expedida pelo Município caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Seção IV – Do Transporte Não Motorizado

Art. 38. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 39. O sistema de transporte não motorizado é orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da malha cicloviária municipal;
- II - incentivo aos modos cicloviários com infraestrutura de apoio e programas de uso da bicicleta;
- III - incentivo a circulação a pé e promoção da acessibilidade universal.

Art. 40. O transporte por bicicletas poderá ser incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 41. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Art. 42. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos, o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 43. O sistema cicloviário deverá garantir:

- I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais e transporte pelos ônibus;
- III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 44. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 45. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público municipal assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 46. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

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 - 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 inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - iluminação pública preferencialmente para o pedestre nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V - equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Art. 47. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

CAPÍTULO V – DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 48. Fica instituída como diretriz do sistema municipal de informações o fortalecimento institucional da gestão da Mobilidade.

Art. 49. O Município manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.

§ 2º O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

§ 3º O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, as entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

Art. 50. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município, deverão fornecer ao Poder Público Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de

serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 51. É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO VI – DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Seção I – Gestão institucional da Mobilidade

Art. 52. Fica instituída como diretriz do processo de planejamento da mobilidade urbana municipal o fortalecimento institucional da gestão da Mobilidade.

Seção II – Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMU)

Art. 53. Fica instituído o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU, que terá como atribuições formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I - criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II - instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 54. O CMU terá o apoio do Departamento Municipal de Trânsito - DEPTRAN.

Art. 55. São atribuições do CMU:

- I - elaborar e aprovar o seu regimento interno;
- II - eleger, entre seus membros, o Presidente e Vice-Presidente;
- III - dar encaminhamento às deliberações das consultas e audiências públicas;
- IV - opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
- V - emitir pareceres sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade e legislações correlatas com o tema de mobilidade;
- VI - fiscalizar e avaliar o serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modos regulamentados pelo Poder Público, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração;
- VII - acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com PLANMOB de Campina Grande do Sul;
- VIII - auxiliar no monitoramento do PLANMOB de Campina Grande do Sul;
- IX - auxiliar na avaliação e na proposição de ajustes do PLANMOB de Campina

Grande do Sul;

X - auxiliar na definição das ações do Plano de Mobilidade Urbana Municipal à curto, médio e longo prazo

XI - autorizar, juntamente com o órgão municipal responsável pelo ordenamento territorial, intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas nesta Lei;

XII - constituir grupos técnicos ou comissões especiais, temporárias ou permanentes, quando julgar necessário para o pleno desempenho de suas funções.

Art. 56. O CMU será composto por 6 (seis) membros efetivos e por seus respectivos suplentes, com mandatos de 3 (três) anos, admitida a recondução, sendo 3 (três) membros indicados pelo Chefe do Poder Executivo Municipal e 3 (três) membros a serem indicados pela sociedade civil organizada, conforme regulamentação a ser estabelecida por Decreto.

Art. 57. Para cumprir suas finalidades, o CMU elaborará Regimento Interno próprio, inclusive para definir processo de indicação ou eleição de conselheiros e formas de transparência dos seus atos, os quais serão regulamentados por ato do Poder Executivo.

Art. 58. O CMU poderá instituir, exclusivamente para fins de assessoria técnica interna, Câmaras Temáticas para acompanhar a efetividade local nas diretrizes municipais da política municipal de mobilidade urbana.

Art. 59. As Câmaras Técnicas instituídas pelo CMU deverão contar obrigatoriamente com a participação de representantes do Poder Público Municipal.

Art. 60. Os trabalhos do CMU serão voluntários e não remunerados, sendo considerado como serviço público relevante para os fins de direito e podendo ser suspenso a bem do interesse público ou pela ausência do titular em forma regulamentada regimentalmente.

Seção II – Do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 61. O Departamento Municipal de Trânsito - DEPTRAN passará a ter atribuições de Órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a coordenação de Secretaria Municipal correspondente com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 62. Caberá ao responsável pelo Departamento Municipal de Trânsito - DEPTRAN, nomear os membros do órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo seis meses a partir da data de vigência da presente lei.

CAPÍTULO VII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 63. . As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU).

Art. 64. O PLANMOB Campina Grande do Sul deverá ser revisto total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 65. O Plano de Ações e Investimentos do PLANMOB Campina Grande do Sul deverá

ser revisto total ou parcialmente no quinto ano decorrido da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 66. As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 67. Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 68. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

VERSÃO PRELIMINAR