



LEI COMPLEMENTAR Nº 075/2019, DE 26 DE ABRIL DE 2019.

“Institui O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAARAPÓ/MS e estabelece as diretrizes para acompanhar e monitorar a sua implementação, sua avaliação e sua revisão periódica.”

O Prefeito Municipal de Caarapó, Estado de Mato Grosso do Sul, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas na Lei Orgânica do Município, com base no inciso III, do art. 3º, da Constituição da República Federativa do Brasil, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I

Art. 1º - O Plano de Mobilidade tem por finalidade orientar as ações do Município de Caarapó no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população.

Art. 2º – O Plano de Mobilidade é compatível com o Plano Diretor do Município de Caarapó, estabelecido pela Lei Complementar nº 021 de 09 de outubro de 2006 e suas alterações, Lei Complementar Municipal 029/2008 (Código de Posturas) de 07 de fevereiro de 2008, Lei Orgânica Municipal de 01 de maio de 1990, reformulada em 01 de agosto de 2008, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município e com as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

SEÇÃO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES



1



Art. 3º – Para os efeitos desta Lei Complementar ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – ACESSIBILIDADE: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II – ACESSIBILIDADE AMBIENTAL: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;

III – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV – BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

V – CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins. Ficando definido como o espaço compreendido entre a faixa de amento e o alinhamento predial;

VI – CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VII – CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: caminhos ou rotas identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;



VIII – CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

IX – DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

X – FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XI– FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XII – MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XIII – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XIV – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XV – OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XVI – PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;



XVII – PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XVIII – PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XIX – SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XX – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXI – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXII – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXIII – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XXIV – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXV – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXVI – VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;



XXVII – VIA DE ACESSIBILIDADE: classificação dada à via, limitando a velocidade de tráfego, priorizando os acessos aos imóveis lindeiros;

XXVIII – VIA DE MOBILIDADE: classificação dada à via, tendo o controle dos acessos aos imóveis lindeiros, limitando-os e priorizando a fluidez do trânsito;

XXIX – VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 4º – O Plano de Mobilidade obedece aos seguintes princípios:

I – reconhecimento do espaço público como bem comum, titularidade do município;

II – universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III – acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VI – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VII – segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

VIII – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 5º – O Plano de Mobilidade orienta-se pelas seguintes diretrizes:



- I – priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- II – criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- III – integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- V – priorização dos projetos de transporte público coletivo no território e indutores do desenvolvimento urbano integrado com as políticas urbanas;
- VI – desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;
- VII – integração dos diversos meios de transporte;
- VIII – estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- IX – busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade;
- X – promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade;
- XI – priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede de transporte público coletivo;
- XII – implantação de iniciativas visando à humanização do trânsito.

Art. 6º – O Plano de Mobilidade possui como objetivos gerais:

- I – garantir a fluidez do trânsito nas vias urbanas e rurais do município;
- II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- III – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;



IV – proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

V – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município.

CAPÍTULO II

DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE CAARAPÓ

SEÇÃO I

DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 7º – O Plano de Mobilidade contemplará:

I – os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II – as metas de curto, médio e longo prazo;

III – os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana;

IV – ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;

V – medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI – programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos



de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e conter:

- a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;
- b) a previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclo faixas, ciclovias e ciclo rotas;
- c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;
- d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras;
- e) priorização na implantação e/ou readequação das calçadas no entorno dos imóveis pertencentes ao município.

VII – os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

- a) a rede do transporte público coletivo e suas tecnologias;
- b) a composição das linhas do sistema convencional;
- c) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, as linhas executivas, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

VIII – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

- a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;
- b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada.

IX – o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo:

- a) circulação viária;



b) revitalização da infraestrutura do sistema viário;

c) pavimentação.

X – a garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

XI – a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XII – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII – ações referentes aos pólos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIV – política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos de integração ao sistema de transporte urbano;

XV – os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

SEÇÃO II

DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Art. 8º – O Plano de Mobilidade contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:



- I – tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- II – promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
- III – promover a segurança no trânsito;
- IV – assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- V – tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
- VI – tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 9º – Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I – ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;
- II – modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;
- III – desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;
- IV – promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

Art. 10 – Para atingir o objetivo de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I – modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;



- II – disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;
- III – modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo;
- IV – monitoramento dos alvarás de construção civil e certificado de conclusão de obras emitido.

Art. 11 – Para atingir o objetivo de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I – reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;
- II – garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;
- III – promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;
- IV – desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;
- V – priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;
- VI – otimização da utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 12 – Para atingir o objetivo de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimule o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I – disseminação do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;



II – monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III – garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções visando a mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

IV – estímulo ao uso de transportes não motorizados da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 13 – Para atingir o objetivo de tornar a mobilidade urbana um fator de atração de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consenso com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

II – evolução dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 14 – Para atingir o objetivo de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – adequação da infraestrutura viária em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

II – garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

SEÇÃO III

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO



Art. 15 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

I – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II – aplicação de impostos e ou taxas 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, ao transporte não motorizado, no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público e em atividades voltadas a educação no trânsito, na forma da lei;

III – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

IV – implantação de estacionamentos integrados ao sistema de transporte coletivo;

V – controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI – implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo existentes ou das que vierem a ser instaladas, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

a) permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;

b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;



d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VII – Criação do Fundo de Mobilidade, para a criação e execução de programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o Plano de Mobilidade;

VIII – emissão do Alvará de fiscalização, de instalação e de renovação de funcionamento de estabelecimento, vinculado a existência de vagas de estacionamento, conforme projeto aprovado junto à Secretaria Municipal de Governo e Infraestrutura.

Art. 16 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo deverá ser efetuada a fiscalização:

I – das calçadas;

II – do fechamento dos imóveis desocupados;

III – retirada de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que comprometam a acessibilidade do passeio e a segurança viária..

§ 1º - A responsabilidade na fiscalização do disposto no “caput” deste artigo será do Setor de Fiscalização.

§ 2º - A fiscalização deverá notificar o proprietário, fixando um prazo para a regularização, findo o qual, poderá aplicar multa, com valor a ser definido em decreto específico.

SEÇÃO IV DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 17 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser efetuadas as seguintes intervenções no Sistema Viário:

I – Estudo para a CRIAÇÃO DE CICLOVIA na Rua da Saudade, com o aproveitamento do espaço reservado as calçadas, integrada a ciclofaixa da



Avenida Presidente Vargas, integrada a ciclofaixa da Rua Governador Fernando Correa da Costa (trecho entre Av. Presidente Vargas até a Rua Sete de Setembro). A partir do encontro da Rua Governador Fernando Correa da Costa com a Rua sete de Setembro, a ciclovía prossegue pela Rua Sete de Setembro em direção a região leste da cidade, transpondo a Rodovia BR 163.

II – Estudo para a construção uma passarela sobre a pista da rodovia BR 163 para passagem de pedestres e ciclistas, interligando a região oeste com a região leste da cidade, na Rua Sete de Setembro.

III – Estudo para a instalação de sinalização semafórica no cruzamento da Avenida Presidente Vargas com BR 163.

Art. 18 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, e com o objetivo de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – Estudo para a instalação de semáforos na BR 163 com a Rua Sete de Setembro;

II – Estudo para a instalação de semáforos na Rua Manoel Ferreira de Araújo com a Rua Dr. Coutinho.

III – Estudo para a instalação de sinalização semafórica no cruzamento da Avenida Presidente Vargas com BR 163.

Art. 19 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser implementadas as seguintes previsões de alargamento no Sistema Viário:

I – Estudo para o alargamento da rua da Saudade;

II – Estudo para o alargamento da Rua Manoel Ferreira de Araújo;

III – Estudo para a alargamento da Rua Tiradentes.

Art. 20 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, serão definidas como vias arteriais, as seguintes vias:

I – Avenida Dom Pedro II

II – Avenida Presidente Vargas



§ 1º - A critério da Câmara Técnica de Mobilidade, esta poderá restringir o estacionamento nas vias.

SEÇÃO V DAS CALÇADAS

Art. 21 – As calçadas do Município de Caarapó deverão obedecer aos critérios e padrões estabelecidos na Lei Federal nº 10.098/2000, no Decreto Federal nº 5.296/2004, nas normas pertinentes elaboradas pela associação Brasileira de Norma Técnicas - ABNT e na lei complementar municipal número 021/2006 de 09 de outubro de 2006 (Plano Diretor de Caarapó).

Art. 22 – Fica vedada a expedição de alvará para edificação de novas construções se em seu projeto não constar a instalação de piso tátil à distância de 1,20m da linha interna do meio fio da calçada até a linha que divide o piso tátil ao meio e, no caso de imóveis localizados em esquinas, também o rebaixamento das calçadas, devendo o projeto estar de acordo com as normas e padrões estipulados na legislação federal.

§ 1º - As calçadas deverão medir no mínimo 2,00m de largura a partir do meio fio.

§ 2º - As novas edificações com obras já iniciadas ou não, deverão adequar suas calçadas até a sua conclusão.

§ 3º - Sem prejuízo das penalidades previstas nesta lei, não será expedido "habite-se" para edificações construídas ou reformadas sem a devida adequação a esta lei, ficando assegurado que as edificações que já possuem o piso tátil, por ocasião da publicação desta lei, não precisarão se adequar.

Art. 23 – O Poder Executivo, mediante a atuação da Secretaria competente, fixará os quadriláteros e logradouros para a implantação gradativa do piso tátil.

Art. 24 – O piso tátil destina-se a possibilitar a orientação de pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida nos espaços públicos, compreendendo os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de



entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas nas calçadas e passeios públicos, sendo expressamente vedada a sua utilização na totalidade das calçadas e passeios públicos.

Art. 25 – Para padronização das instalações o piso tátil deverá ser de 0,20m x 0,20m.

Parágrafo Único - A cor do piso tátil deverá ser na cor amarela para o piso de alerta e vermelha para o piso direcional.

Art. 26 – Os rebaixamentos das calçadas para construção de rampas de acesso deverão estar de acordo com as normas da ABNT 9054 de 2004 ou outra normatização que vier a substituí-la, e deverão ter superfície de forma regular e antiderrapante, sob qualquer condição climática.

Parágrafo Único - os rebaixamentos que estiverem em desacordo com a norma mencionada no caput deverão ser adequados nos prazos estabelecidos conforme art. 3º, estando os responsáveis sujeitos a notificação com aplicação das sanções cabíveis.

Art. 27 – Em caso de haver obstáculo ou dificuldades no trajeto de instalação do piso tátil ou rampas de acesso a cadeirantes, deverão ser consultados, por escrito, a Secretaria Municipal de Governo e Infraestrutura que emitirá resposta com solução do problema, também por escrito.

Art. 28 – Nos locais onde ainda não existem calçadas estas deverão ser construídas já com a instalação do piso tátil e de rampas de acesso.

Art. 29 – O não cumprimento dos prazos e demais disposições desta lei sujeitará os responsáveis às seguintes penalidades:

- I - notificação de advertência;
- II - multa no valor de 10 (dez) UPMC;
- III - multa em dobro em caso de persistir a irregularidade.

SEÇÃO VI



DO DIREITO DE PREEMPÇÃO

Art. 30 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverá ser utilizado o direito de preempção em todos os imóveis atingidos por diretrizes viárias.

SEÇÃO VII

DO MONITORAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 31 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser tomadas as seguintes ações no prazo de 3 (três) anos a contar da data da publicação desta lei, pela autoridade competente:

- I – implantação, estruturação, renovação e ampliação do sistema semafórico;
- II – implantação de sistemas eletrônicos de controle de velocidade conjugados a medidores de fluxo;
- III – estudo e implantação de ROTATÓRIAS MÓVEIS, nos seguintes cruzamentos;
 - a. Rua Dr. Coutinho com a Rua Manoel Ferreira de Araújo;
 - b. Avenida D. Pedro II com a Rua Manoel Ferreira de Araújo;
 - c. Rua 7 de Setembro com Rua Arcênio Cardoso ;
 - d. Rua Barão do Rio Branco com Rua 15 de Novembro

IV – Estudo e implantação de redutores de velocidade denominados “TRAFFIC CALMING”.

V – Elaboração de mapa hierarquizado do sistema viário, classificado e hierarquizado, constando a largura e a pavimentação das vias.

VI – Elaboração de estudos, a curto prazo e, de acordo com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com vistas a implantação de melhorias e ampliação da sinalização viária vertical e horizontal em todo o município de Caarapó, inclusive aldeia indígena, áreas de assentamentos rurais e distritos.

SEÇÃO VIII

DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO



Art. 32 – Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser tomadas as seguintes ações, pela Secretaria competente:

- I – estudo da implantação de terminais de ônibus – inclusive na aldeia Tey Kue, nos distritos de Cristalina e Nova América;
- II – obtenção dos dados da pesquisa Origem/Destino domiciliar e do transporte coletivo;
- III – estudo da implementação da proibição de estacionamento nas rotas de transporte coletivo;
- IV – estudo da implementação de transporte coletivo urbano, inclusive na Aldeia Tey Kue e nos distritos de Cristalina e Nova América.

SEÇÃO IX DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 33 – Define-se como Pólo Gerador de Tráfego, para os efeitos desta Lei Complementar, seguindo o parâmetro de necessidade de vaga de estacionamento, sendo 01 (uma) vaga para cada 80 m² (oitenta metros quadrados) de área construída, uma vaga por unidade comercial ou habitacional da seguinte forma:

- I – edificações residenciais ou comerciais, situados na área Central com necessidade de 40 vagas de veículos ou mais;
- II – edificações residenciais e comerciais, nos demais locais, com necessidade de 100 vagas de veículos ou mais;
- III – edificações industriais;
- IV – locais de reunião com capacidade maior que 100 pessoas sentadas;
- V – terminais rodoviários;
- VI – escolas;
- VII – empreendimentos sujeitos à elaboração do Relatório de Impactos Ambientais em conformidade com a legislação federal;
- VIII – empreendimentos que causem sobrecarga à infraestrutura de transportes.



Art. 34 – O licenciamento será efetuado pela Secretaria Municipal de Governo e Infraestrutura e avalizado pela autoridade de trânsito do município.

§ 1º - O licenciamento prévio, será concedido mediante a apresentação de Relatório de Impacto de Vizinhança, podendo ser solicitado, o Estudo de Impacto de Vizinhança e outros estudos e/ou documentos que se fizerem necessário.

§ 2º - As medidas mitigatórias e/ou compensatórias serão definidas pela Câmara técnica do Conselho da Cidade.

§ 3º - O Relatório de Impacto de Vizinhança deverá ser elaborado conforme modelo próprio do Departamento municipal de meio ambiente;

§ 4º - O Estudo de Impacto de Vizinhança deverá ser elaborado conforme modelo próprio do Departamento municipal de meio ambiente;

Capítulo III

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÕES PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE.

SEÇÃO I

DO MONITORAMENTO E DA AVALIAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 35 – No âmbito do Conselho da Cidade fica instituída a Câmara Técnica de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei Complementar, o monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Caarapó/MS.

Art. 36 – A Câmara Técnica de Mobilidade Urbana possui as seguintes atribuições:



- I – definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano de Mobilidade;
- II – consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
- III – elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados;
- IV – promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
- V – contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano de Mobilidade;
- VI – autorizar as intervenções no sistema viário.

Parágrafo único. Medidas emergenciais poderão ser autorizadas pela autoridade de trânsito instituída do município, para posterior aval da Câmara Técnica.

Art. 37 – A Câmara Técnica de Mobilidade, sob coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento, Projetos e Habitação, deverá acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável, sendo constituída por grupo de servidores de carreira (técnicos), composta por representantes da Secretaria Municipal de Governo e Infraestrutura, da Secretaria Municipal de Administração e Finanças, do Departamento de Meio Ambiente e da autoridade de trânsito municipal constituída.

SEÇÃO II

DA REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 38 – As revisões periódicas do Plano de Mobilidade serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

- I – análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana 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, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

§ 1º - A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados, realizados pela Câmara Técnica de Mobilidade Urbana.

§ 2º - A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o “caput” deste artigo compete à Câmara Técnica de Mobilidade Urbana.

Art. 39 – As revisões do Plano de Mobilidade terão periodicidade de 04 (quatro) anos, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

SEÇÃO III

DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE.

Art. 40 – Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do Plano de Mobilidade já definidos nesta Lei Complementar, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

- I – órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;
- II – ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;
- III – audiências públicas;
- IV – consultas públicas.

CAPÍTULO IV



DO FUNDO DE MOBILIZAÇÃO URBANA

Art. 41 – Fica criado o Fundo de Mobilização Urbana do Município de Caarapó/MS.

§ 1º - O fundo criado na forma deste artigo, será gerido pelo Secretário Municipal de Administração e Finanças.

§ 2º - O fundo terá receitas oriundas das medidas estabelecidas na presente Lei Complementar, inclusive, aquelas decorrentes do recebimento das multas referente ao disposto nesta Lei Complementar.

§ 3º - Os recursos do fundo, poderão ser usados para a implementação das ações constantes na presente Lei Complementar e outros investimentos relacionados à infraestrutura de mobilidade.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 42 – A Câmara Técnica de Mobilidade deverá realizar, no prazo de 8 (oito) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar:

I – a consolidação e a divulgação de estudos relativos aos pólos geradores de tráfego, com identificação de padrões para estabelecimento de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos e medidas dos empreendimentos implantados no Município de Caarapó/MS;

II – proposta de política de estacionamento, inclusive para veículos pesados, para o Município de Caarapó/MS;

III – proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 43 – Nas vias consolidadas, onde não houver a possibilidade de implantação da calçada, conforme o padrão estabelecido será admitido calçadas com largura menor do que 2 metros.



Art. 44 – As previsões de alargamentos de ruas, indicados no Plano de Mobilidade poderão sofrer alterações apenas por Lei específica ou nas revisões dos mesmos.

Art. 45 – O Departamento Municipal de Trânsito – DEMTRAT, em conjunto com a Câmara Técnica, poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade.

Art. 46 – Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Caarapó-MS, em 26 de abril de 2019.

André Luís Nezzi de Carvalho

Prefeito Municipal

Amo 69 nº 13.489

Publicada(o) em	29 / 04 / 2019
Jornal "O Progresso"	
Atos Oficiais, pg. 03 e 04	
Visto	

Alessandra Cristina Prudêncio
Coordenadora Geral de
Projetos e Convênios
Portaria nº 169/2019