

LEI N° 2.115/2013 – LEGISLATIVO

Ementa: Institui o Código de Mobilidade Urbana de Santa Cruz do Capibaribe.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SANTA CRUZ DO CAPIBARIBE, ESTADO DE PERNAMBUCO, no uso das suas atribuições legais, faz saber que o Poder Legislativo aprovou a seguinte Lei, gerada a partir do Projeto de Lei 012/2013 – LEGISLATIVO:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei, observando as disposições da Lei Orgânica do Município e do Plano Diretor, estabelece diretrizes básicas para a implementação da política de Mobilidade Urbana no Município de Santa Cruz do Capibaribe.

§ 1º Para fins desta Lei, entende-se que Mobilidade Urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade.

§ 2º Mobilidade Urbana Sustentável é a expressão da capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem por em risco a qualidade de vida e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades.

§ 3º Quanto à acessibilidade, esta Lei objetiva a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços urbanos e dos serviços de transporte, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 2º O Código Municipal de Mobilidade Urbana tem por ação, promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para efeito desta Lei considera-se:

I - meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;

II - meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos

pelo esforço humano ou tração animal;

III - 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;

IV - táxi: serviço de transporte individual, remunerado, aberto ao público por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas;

V - moto-táxi: serviço de transporte individual de passageiros remunerado, através de motocicletas;

VI - moto-frete: consiste no transporte remunerado de pequenas cargas e volumes legais, compatíveis com a motocicleta, acondicionados, exclusivamente, em equipamento aberto (grelha) ou no interior de equipamento fechado (baú);

VII - logradouro público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, e reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público, a calçada e a pista de rolamento;

VIII - paraciclos: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de curta ou média duração, com até 25 vagas (correspondente à área de duas vagas de automóveis), de uso público e sem qualquer controle de acesso;

IX - bicicletários: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestuários;

X - acessibilidade: facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;

XI - ciclovia - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

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

XIII - vias de pedestre - são vias secundárias ou locais, não permitindo a circulação de nenhum tráfego motorizado, destinadas à circulação exclusiva de pedestres;

XIV - ciclo-elétrico - veículos de duas ou três rodas, propulsionados por um motor elétrico cuja potência não exceda 4 KW, e a massa máxima a ser transportada (incluindo condutor, passageiro e /ou cargas) não ultrapasse os 140Kg. A velocidade máxima deve ser limitada em 50Km/h.

Art. 4º O Código Municipal de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infra-estruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São meios de transportes urbanos:

I - motorizados;e

II - não-motorizados.

§ 2º São serviços de transporte urbano municipal:

I - de passageiros:

a) coletivo;

b) Individual: táxi e moto-táxi.

II - de cargas: moto-frete.

§ 3º São infra-estruturas de Mobilidade Urbana:

- I - vias, logradouros públicos, ciclovias e ciclofaixas;
- II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e/ou bicicletários;
- III - terminais e estações;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações;
- VII - instrumentos de controle e fiscalização.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS DO CÓDIGO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A instrução em que esse Código segue, baseia-se nos princípios a seguir:

- I - diminuição do número de viagens motorizadas;
- II - revisão do desenho urbano;
- III - desenvolvimento de meios não motorizados de transporte, incentivando o uso da bicicleta;
- IV - reconhecimento da importância do deslocamento dos pedestres;
- V - proporcionar maior mobilidade e acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida;
- VI - priorização do transporte público coletivo e de qualidade;
- VII - qualificação do espaço urbano;
- VIII - proporcionar prioridade, mediante soluções físicas adequadas, à circulação dos pedestres, ciclistas e veículos de transporte coletivo.

Art. 6º O Código Municipal de Mobilidade Urbana, objetiva-se nas seguintes medidas:

- I - estimular o uso do transporte coletivo e não do transporte individual;
- II - reduzir os congestionamentos na cidade;
- III - diminuir a poluição ambiental gerada pelos meios de transporte;
- IV - diminuir o número de acidentes de trânsito, através de campanhas educativas e fiscalização de trânsito ostensiva pelo órgão municipal competente;
- V - incentivar a utilização de combustíveis não poluentes e renováveis, sobretudo na frota oficial do Poder Público Municipal;
- VI - orientar os investimentos públicos no setor de transportes.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 7º O transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município.

Art. 8º São direitos dos usuários do transporte coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Santa Cruz do Capibaribe:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei Federal no 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - ser informado nos pontos de embarque e desembarque e de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e dos modos de interação com outros modais;

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

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

§ 1º A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

a) órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

b) ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

c) audiências e consultas públicas;

d) procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

CAPÍTULO IV DA GESTÃO DO CÓDIGO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 9º A gestão do Código Municipal de Mobilidade Urbana, através dos órgãos competentes deverá:

I - planejar, executar e avaliar a política de Mobilidade Urbana, bem como, promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos municipais;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - prestar, direta ou indiretamente, ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

IV - adotar medidas específicas em favor das populações de baixa renda, incapazes de arcar com as tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

V - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

VI - registrar e licenciar na forma da legislação, ciclomotores, ciclo- elétricos, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

VII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

VIII - implementar cursos de treinamento para ciclistas, condutores de veículos de propulsão humana e tração animal com ênfase na segurança para o trânsito e no comportamento cívico;

IX - implantar incentivos financeiros e fiscais para a efetivação dos princípios e diretrizes desta Lei;

X - estabelecer a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

XI - estabelecer a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

XII - restringir e controlar o acesso e circulação, permanente ou temporário, de

veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

XIII - estipular padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados;

XIV - aplicar taxa sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infraestrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte urbano;

XV - dedicar espaços exclusivos nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados;

XVI - estabelecer corredores exclusivos e preferenciais de transporte coletivos;

XVII - implantar vias de pedestres e vias cicláveis;

XVIII - realizar rebaixamento de guias em cruzamentos, junto às faixas de pedestres para facilidade de circulação, pinturas texturizadas nas faixas de pedestres e rampas em todas as esquinas, diferenciando do calçamento nas passagens de pedestres habituais, em atendimento às pessoas com deficiência, idosos e mobilidade reduzida;

XIX - garantir a Mobilidade Urbana Sustentável, dando ênfase ao transporte coletivo e ao meio de transporte não motorizado;

XX - implantar, manter e operar áreas de estacionamentos específicos para:

a) estacionamento para veículo de aluguel;

b) estacionamento para veículos de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida;

c) estacionamento para veículos com pessoas idosas;

d) estacionamento para operação de carga e descarga;

e) estacionamento de ambulâncias;

f) estacionamento rotativo para veículo motorizado e não-motorizado, gratuito e/ou pago;

g) estacionamento de viaturas policiais.

Parágrafo Único - O Município de Santa Cruz do Capibaribe, isoladamente ou reunido em consórcio público, poderá instituir fundo especial com a finalidade de custear a operação e os investimentos em infra-estrutura necessários a universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo público, podendo, inclusive, utilizar os recursos do fundo como garantia em operações de crédito para o financiamento dos investimentos.

CAPÍTULO V DO SISTEMA CICLOVIÁRIO NO ESPAÇO PÚBLICO MUNICIPAL

Art. 10. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas;

II - a integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;

III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

§ 1º Nas vias urbanas de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível

a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 2º Autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§ 3º Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

§ 4º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 5º Todos os veículos deverão guardar uma distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar uma bicicleta.

Art. 11. As bicicletas com aro superior a vinte deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos obrigatórios:

I - espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;

II - campainha, entendido com tal o dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico, ou pneumático, capaz de identificar uma bicicleta em movimento;

III - sinalização noturna, composta de retrorefletores, com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra a ação das intempéries, nos seguintes locais:

a) na dianteira, nas cores branca ou amarela;

b) na traseira na cor vermelha;

c) nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

Parágrafo Único - Estão dispensadas do espelho retrovisor e da campainha as bicicletas destinadas à prática de esportes, quando em competição.

CAPÍTULO VI DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 12. Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, com as seguintes atribuições:

I - Elaborar o seu Regimento Interno e suas alterações para efeito de regulamentação;

II – Monitorar a implementação e avaliar a execução do Código de Mobilidade Urbana, seus planos específicos, programas e projetos e propor o redirecionamento de suas diretrizes;

III - Realizar audiências públicas e debates sobre o planejamento da Mobilidade Urbana no Município;

VI - Deliberar sobre casos omissos.

Art. 13. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por 21 (vinte e um) membros, mantendo a proporção paritária entre Poder Público e Sociedade Civil, com os seguintes representantes:

I - Do Poder Público:

- a) 1 (um) representante do Gabinete do Prefeito;
- b) 1 (um) representante da Secretaria de Estratégia Urbana e Gestão;
- c) 1 (um) representante da Secretaria de Articulação Institucional;
- d) 1 (um) representante da Secretaria de Finanças;
- e) 1 (um) representante da Procuradoria Municipal;
- f) 1 (um) representante da Secretaria de Segurança Cidadã;
- g) 2 (dois) representantes do Poder Legislativo Municipal, sendo um do grupo majoritário e outro do grupo minoritário, se houver;
- h) 1 (um) representante do DETRAN;

II – Da Sociedade Civil:

- a) 6 (seis) representantes de associações comunitárias e organizações não-governamentais;
- b) 3 (três) representantes de Conselhos Profissionais e Sindicatos;
- c) 3 (três) representantes de entidades vinculadas às classes operadoras de Transportes.

§ 1º. A Prefeitura deverá instalar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana no prazo de 60 (sessenta) dias após a entrada em vigor desta lei.

§ 2º. A forma de atuação do Conselho será objeto de Regimento Interno a ser aprovado pela maioria absoluta dos membros do Conselho, em até 30 (trinta) dias após a instalação do Conselho.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14. Com vistas a garantir os princípios, diretrizes objetivos da Mobilidade, o Poder Público deverá articular-se com os demais órgãos governamentais e não governamentais a fim de captar recursos para exclusiva aplicação nesta Lei.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões, 05 de abril de 2013.

Antônio Gomes Bezerra Júnior
Presidente

José Afrânio Marques de Melo
1º Secretário

Ligivânio Vieira da Silva
2º secretário