

Lei Nº 1.752/2015

**INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE DO
MUNICÍPIO DE MACAÍBA/RN - PMMAC E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE MACAÍBA, Estado do Rio Grande do Norte, no uso de suas atribuições conferidas em Lei, em especial o art. 61, II, da Lei Orgânica do Município.

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS**

Art. 1º Esta Lei estabelece o Plano de Mobilidade do Município de Macaíba/RN – PMMac – e regulamenta a Política de Mobilidade estabelecida no Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 001, de 19 de dezembro de 2008), considerando os dispositivos pertinentes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e artigos 21, inciso XX e 182 da CF/88, que trata da política de desenvolvimento urbano.

Art. 2º O PMMac objetiva regulamentar a política de mobilidade, buscando orientar a atuação do Poder Público e da iniciativa privada na interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço público municipal, mediante a utilização dos diversos modais de transporte e a consolidação dos diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade no Município de Macaíba/RN.

§ 1º. A política de Mobilidade tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e da gestão do Sistema de Mobilidade.

§ 2º. Mobilidade urbana conceitua-se como um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de calçadas, vias, veículos e ciclovias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da cidade.

Art. 3º. Os objetivos específicos do PMMac são:

I – Promover a mobilidade municipal com conforto ambiental, com fluidez de tráfego e segurança dos usuários;

II – Promover a sistemática de gestão do sistema viário, do tráfego geral e do transporte coletivo;

III – Elevar o padrão de qualidade do Município;

IV – Ampliar e modernizar a capacidade institucional do Município, através da adoção de um arcabouço institucional compatível;

VI – Criar oportunidades para estabelecer processos participativos permanentes de construção de políticas, de avaliação de ações e de correção de rumos;

VII – Incentivar o Município a avaliar e implantar todo o sistema de planejamento e gestão do transporte e trânsito; e

VIII – Capacitar os técnicos do Município, numa perspectiva pedagógica de troca de saber técnico e em um processo contínuo, objetivando o enfrentamento dos desafios da gestão do Plano de Mobilidade.

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

I – Integrar a política de mobilidade urbana com o Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 001, de 19 de dezembro de 2008) e às demais normas municipais atinentes ao uso e ocupação do solo, bem como com a Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 - normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências;

II – Priorizar projetos de transporte coletivo;

III – Priorizar os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

IV – Priorizar os meios não-motorizados sobre os motorizados;

V – Proporcionar a complementaridade entre meios de mobilidade urbana e os serviços de transporte coletivo;

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

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

VIII – Promover o desenvolvimento sócio econômico em bases sustentáveis.

Parágrafo único – Visando atender os objetivos ora traçados, o Município poderá celebrar convênios, contratos, consórcios e parcerias com entidades governamentais, não governamentais e da iniciativa privada.

Art. 5º O Plano de Mobilidade do Município de Macaíba/RN – PMMac engloba os seguintes temas:

- I** – Sistema de transporte coletivo;
- II** – Sistema viário;
- III** – Calçadas, passeios públicos, plataformas e áreas de estacionamento; e
- IV** – Sistema cicloviário.

CAPÍTULO II DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 6º O sistema de transporte coletivo de Macaíba, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

Parágrafo único – A prestação do atendimento de transporte coletivo será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique a implantação dos serviços.

Art. 7º A rede de serviços de transporte coletivo será composta dos Serviços de Transporte Coletivo Interbairro (STCib), aquele voltado para atendimento permanente das necessidades de transporte da população urbana e Serviços de Transporte Coletivo Interdistrital (STCId), destinados ao atendimento permanente das necessidades de transporte da população dos Distritos.

Art. 8º As linhas de transporte coletivo executarão e desempenharão, simultaneamente, as seguintes ações:

- I** – Captação na área de origem;
- II** – Transporte da origem ao destino;
- III** – Distribuição na área de destino; e
- IV** – Integração com os diversos modais.

Art. 9º Serão implantados os serviços de transporte visando à ampliação e a adequação à demanda, observando a atualização tecnológica da Rede de Transporte Coletivo, de acordo com as definições e previsões contidas no PMMac.

§ 1º - Caberá ao Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) implantar as linhas dos STCib e STCId, conforme definidas no PMMac e aprovadas em Audiência Pública, de acordo com os estudos técnicos e as prerrogativas definidas no Capítulo II desta Lei;

§ 2º O regulamento dos serviços de transportes coletivos interbairros e interdistrital de passageiro do Município, serão regulados mediante Decreto de autoria do Poder Executivo Municipal, devendo tal ato, ser expedido num prazo máximo de até 90 (noventa) dias após a publicação da presente Lei.

CAPITULO III DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10 O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 11 Conforme disciplinado no Código de Trânsito Brasileiro – CTB – e demais legislações aplicáveis, a hierarquia viária municipal fica dividida em vias de trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais, assim definidas:

I – Via de Trânsito Rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível. Estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, apresentando altos níveis de fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade e de cargas. Apesar de não existir vias no Município de Macaíba com essas características, a previsão no arcabouço técnico/jurídico facilitará a identificação, para fins de exigências futuras para regulamentação do uso e ocupação do solo, da acessibilidade e mobilidade urbana;

II – Via Arterial: caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Forma principal estrutura viária da cidade, compreendendo grandes volumes de veículos e desenvolvimento de velocidades mais altas, constitui os principais acessos a outros municípios/rodovias, além de permitir articulação e deslocamentos entre regiões extremas;

III – Via Coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. Desempenha as funções de distribuição e apoio; é de importância intermediária na articulação da malha urbana, estabelecendo ligações entre as demais vias e alimentação das vias estruturais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transportes coletivo, compartilhado com o tráfego geral e de transporte seletivo; e

IV – Via Local: caracterizada por interseções em nível, não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas. Desempenha a função de acesso direto aos lotes como também às áreas residenciais, comerciais ou industriais dentro dos condomínios, constituindo via de pequena solicitação,

enquanto itinerário de tráfego, caracterizando-se por baixo volume de circulação de veículos, alta acessibilidade e pelo desenvolvimento de baixas velocidades.

Parágrafo único - As vias, independentemente de sua categoria, serão consideradas especiais quando atenderem a deslocamentos específicos, tais como via para pedestres, bicicletas e ônibus, podendo ser exclusiva ou inserida na via de fluxo geral.

Art. 12 A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficará a critério da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT), consultadas as demais Secretarias envolvidas, de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo existentes, com observância da necessária interligação da nova via ao sistema viário existente, bem como a obediência da hierarquia do sistema viário acima citado.

CAPÍTULO IV DAS CALÇADAS, PASSEIOS PÚBLICOS, PLATAFORMAS E ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 13 Todas as vias públicas do município preferencialmente devem possuir calçadas, destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, de acordo com as normas legais e técnicas, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes, conforme norma da atualizada da ABNT/NBR.

Art. 14 Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas, passeios públicos e plataformas acessíveis, se existentes.

Parágrafo único - As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

Art. 15 As calçadas, passeios públicos e plataformas do Município são constituídas pelos seguintes elementos:

- I - Subsolo;
- II - Guias e sarjetas;
- III - Faixas de serviço;
- IV - Faixas de passeio;
- V - Faixas de interferência da edificação;
- VI - Esquinas; e

VII – Plataformas dos Terminais de Transporte e Pontos de Ônibus.

§ 1º. O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 2º. As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar os terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial.

§ 3º. A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de posteamento, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 4º. A faixa de passeio, destinada à circulação de pedestres e pessoas com deficiência deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo.

§ 5º. A faixa de interferência destina-se ao acesso aos lotes, edificados ou não, podendo ser permitidas caixas do sistema de telefonia, vasos, canteiros e flores, quando estes não interferirem na faixa de passeio.

§ 6º. As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

Art. 16 Quando as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais.

Art. 17 O proprietário de imóvel, edificado ou não, localizado no perímetro urbano do Município, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

Art. 18 Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, vedadas emendas perceptíveis no piso.

Art. 19 Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras aplicáveis estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), Decreto-Lei Federal nº 5.296 que regulamenta Lei Federal nº 10.048/2000 de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, Lei Federal nº 10.098/2000 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade, bem como obedecer às demais disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.

Art. 20 As áreas de estacionamento de diversos tipos de veículos no perímetro urbano no Município de Macaíba/RN terão como escopo a garantia de acesso pelos diversos modais de transporte às áreas de interesse, ordenamento dos espaços no sistema viário, maior dinâmica socioeconômica da cidade e integração do Sistema de Transporte Coletivo.

Parágrafo único – O disciplinamento das áreas de estacionamento serão projetadas e controladas pela SMTT, conforme a necessidade da demanda, do uso e ocupação do solo e do crescimento sócio econômico municipal, observado o disposto no PMMac.

CAPÍTULO V DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 21 O sistema cicloviário do Município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 22 O trajeto do sistema cicloviário e de circulação de pedestres abrange a área urbanizada do Município.

Parágrafo único – Ficará a critério da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) estabelecer as rotas de acordo com a demanda, observando o que preceitua o PMMac.

Art. 23 O sistema cicloviário do Município fica dividido em:

I – Ciclovias;

II – Ciclofaixas; e

III – Ciclorrotas.

§ 1º. As ciclovias são vias de circulação de ciclistas. São propostas na malha existente nas vias que permitam a adaptação.

§ 2º. As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas, devidamente sinalizadas, junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

§ 3º. As ciclorrotas consistem num caminho que pode ou não ser sinalizado, que represente uma determinada rota de melhor acesso ao destino onde o ciclista deseja ir.

§ 4º. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

I – 1,50m para pistas de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,50 m para pistas com sentido duplo de circulação; e

II – 1,50m para pista de ciclofaixas no sentido do fluxo viário e 1,75m para pista monodirecional em sentido contrário.

§ 5º. De acordo com a demanda e estudos técnicos pertinentes, poderão ser instalados bicicletários ou paraciclos, a critério da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT).

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 24 Os Serviços de Transporte Público Individual – Táxi e Moto-táxi – integrarão a Rede do Sistema de Transporte Coletivo, contribuindo para a ocorrência da integração operacional e da complementariedade entre os serviços desse Sistema.

Art. 25 Os Serviços de Transporte Especial – Escolar, Fretamento e Turístico – não concorrerão na operacionalização dos Serviços de Transporte Coletivo, uma vez que são realizados sem a venda de passagem para o atendimento às necessidades de transporte de grupos de pessoas, com objetivo comum e específico.

Art. 26 No tocante a implantação de via férrea futura no Município de Macaíba/RN, esta deverá ser integrada ao PMMac, após estudos técnicos e análise do órgão gestor.

Parágrafo único – Na ocasião da Implantação do transporte ferroviário, o órgão gestor deverá analisar os projetos, a luz do PMMac, considerando a rede de Transporte Coletivo e o sistema de integração operacional e tarifário para a complementariedade entre os modais.

Art. 27 O PMMac deverá ser revisado e atualizado a cada 05 (cinco) anos e/ou mediante solicitação do Poder Executivo, desde que apresente estudos contundentes para modificação do texto legal.

Art. 28 Fica criado o Conselho Municipal de Transportes e Tarifa – CMTT, que tem como objetivo debater temas de interesse social, concernentes aos Serviços de Transporte Coletivo Interbairro e Interdistrital de Passageiros do Município de Macaíba.

Parágrafo Único. Serão expedidas em até 90 (noventa) dias normas complementares, mediante Decreto, para o pleno funcionamento do Colegiado, ora instituído.

Art. 29 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 30 Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito, Macaíba, em 16 de junho de 2015.

Fernando Cunha Lima Bezerra
Prefeito Municipal