

**Processo n.º 74/2020**  
**Projeto de Lei Complementar n.º 5.721/2020**  
**Autor: Poder Executivo**

**INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, DEFINE OBJETIVOS, POLÍTICAS, VISÃO ESTRATÉGICA, PLANO DE AÇÕES E INSTRUMENTOS TÉCNICOS PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**A Câmara Municipal de Taquaritinga APROVA:**

**CAPÍTULO I**  
**DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS.**

**Art. 1º.** Esta Lei Complementar dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga, de acordo com Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e tem por finalidade fortalecer o direito de ir e vir a toda população e o escoamento de toda a produção urbana e rural com a relação ideal custo/benefício social e ambiental, objetivando a melhoria e modernização do sistema de mobilidade urbana, garantindo:

- I** - A mobilidade urbana, especialmente, quanto à acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e/ou mobilidade reduzida;
- II** - Descentralização dos usos e das atividades no espaço municipal e expansão urbana visando à otimização dos deslocamentos;
- III** - O desenvolvimento socioeconômico;
- IV** - Integração regional e municipal dos transportes, do sistema viário e das demais políticas públicas.

**Art. 2º.** O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é um instrumento estratégico da Política Nacional de Mobilidade, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no município.

**Parágrafo único.** O Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o Código de Obras e o Código de Posturas, bem como outras leis vigentes, incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

**Art. 3º.** O Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga parte da realidade do município e tem como prazos, conforme Plano de Ações - Anexo I:

- I** - Abril de 2021: aprovação da Lei Complementar do Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga;
- II** - 2022: criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;
- III** - 2025: para o cumprimento das diretrizes de curto prazo;
- IV** - 2035: para o cumprimento das diretrizes de médio prazo das propostas;
- V** - 2045: para cumprimento das diretrizes de longo prazo das propostas.

**Art. 4º.** O Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga deverá observar os seguintes instrumentos:

I - Planos nacionais, estaduais e regionais de ordenação do território e de mobilidade urbana;

II - Diretrizes de planejamento dentro do perímetro urbano e expansões.

**Art. 5º.** É objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação, através da distribuição socialmente justa, equilibrada e diversificada 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 no seu contexto regional;

II - A garantia ao direito à infraestrutura de transportes, serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;

III - A utilização racional e consciente dos meios de transporte de modo a defender uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para a presente e futuras gerações;

IV - A gestão democrática por meio da participação da população e/ou de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no acompanhamento dos planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - A busca por 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 da cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município;

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 excessivo ou inadequado 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 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 busca pela proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico.

**Art. 6º.** O Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga abrange a totalidade do território do município, definindo:

I - As políticas públicas de mobilidade urbana, trânsito, transporte e circulação do município;

II - As estratégias definidas no Plano de Ações – Anexo I;

III - A gestão do Sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana – conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos que tem como objetivo a coordenação das ações dos setores

público e privado e da sociedade em geral, promovendo a integração entre os diversos programas setoriais e a dinamização e modernização da ação governamental.

**Art. 7º.** Este Plano de Mobilidade Urbana 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 ao transporte eficiente, de qualidade e sustentável, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e ao acesso universal aos serviços públicos;

III - Respeito às funções sociais da cidade e à função social da propriedade a fim de assegurar uma vida digna, livre e igualitária a todos os cidadãos, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - Participação da população e/ou entidades nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V - A integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação em benefício do município.

**Art. 8º.** São considerados objetos do Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga:

I - Trânsito e circulação viária;

II - Acessibilidade;

III - Transporte coletivo urbano e sistema cicloviário;

IV - Paisagem urbana, espaços públicos, edificações e mobiliário urbano;

V - Sistemas de comunicação e gestão democrática da mobilidade urbana;

**Art. 9º.** O disposto neste Plano de Mobilidade Urbana deverá ser observado nos seguintes casos:

I - Para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte com destinação pública, frutos de convênio, contrato ou termo similar, bem como na execução de qualquer tipo de obra privada, seja ela permanente ou temporária, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;

II - Para aprovação e implementação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;

III - Na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal.

## **CAPÍTULO II DA INTEGRAÇÃO REGIONAL**

**Art. 10.** Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga tem como objetivo assegurar o pleno funcionamento da integração regional entre os municípios próximos a Taquaritinga, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário regional.

**Parágrafo único.** Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum o transporte público e sistema viário regional, turismo, planejamento do uso e ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade – e informações regionais e cartografia.

**Art. 11.** A integração regional se constitui de Elementos Estruturadores da Região de Taquaritinga, os quais compreendem:

**I** - A Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios, estados e suas linhas estruturais;

**II** - 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;

**III** - 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.

### **CAPÍTULO III**

### **POLÍTICAS, PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DE MOBILIDADE URBANA**

#### **SEÇÃO I**

#### **DA POLÍTICA DE TRÂNSITO E CIRCULAÇÃO VIÁRIA**

**Art. 12.** São diretrizes da Política de Trânsito e Circulação Viária:

**I** - Garantir e melhorar a circulação viária, proporcionando deslocamentos que atendam às necessidades da população;

**II** - Tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da cidade;

**III** - Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação entre bairros;

**IV** - Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres, principalmente de grupos específicos que apresentam pessoas com mobilidade reduzida, idosos, pessoas com deficiência e crianças;

**V** - Visar 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;

**VI** - Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

**VII** - Estudar soluções para a travessia de pedestres com segurança nas vias;

**VIII** - Urbanizar adequadamente as vias da rede viária e corredores de trânsito, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do município.

**Art. 13.** São ações estratégicas da Política de Trânsito e Circulação Viária, conforme Plano de Ações - Anexo I:

**I** - Mapear e cadastrar os projetos de sinalização vertical de orientação, advertência, regulamentação, semafórica e horizontal, definindo mãos de direção, localização de semáforos, localização de redutores de velocidades e áreas escolares, visando a melhoria na tomada de decisão para mudanças operacionais;

**II** - Realizar pesquisas operacionais de Contagem Volumétrica Classificada e Direcionada de Veículos nos cruzamentos, visando à aplicação de melhorias nos tempos semafóricos e na circulação de veículos;

**III** - Implantar gradativamente semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da cidade, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;

**IV** - Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

**V** - Disciplinar a oferta de locais de estacionamento em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público;

**VI** - Criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres, principalmente de grupos específicos que apresentam pessoas com mobilidade, idosos, pessoas com deficiências e crianças (piso tátil, alargamento da calçada nas travessias e semáforos sonoros);

**VII** - Criar um programa anual de campanhas educativas de trânsito, visando a diminuição dos acidentes de trânsito;

**VIII** - Implantar programas visando o desenvolvimento de uma escola de trânsito mirim no município;

**IX** - Estruturar a Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente, especificamente o Departamento de Trânsito, com cargos e funções específicas, além da criação do cargo de Agente de Trânsito para fiscalização e operação do trânsito no município.

## **SEÇÃO II DA POLÍTICA DE ACESSIBILIDADE**

**Art. 14.** São diretrizes da Política de Acessibilidade:

**I** - Utilização dos padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do desenho universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;

**II** - Adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliário urbano públicos já existentes, de acordo com os preceitos do desenho universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050;

**III** - Desenvolvimento de projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como polos geradores de tráfego;

**IV** - Estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência, possibilitando sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano;

**V** - Estímulo ao desenvolvimento tecnológico para obtenção de novas soluções em termos de acessibilidade e usabilidade do espaço público urbano, fomentando a consonância com o desenho universal, cujos princípios são:

**a)** Equiparação nas possibilidades: utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;

**b)** Flexibilidade no uso: atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;

**c)** Uso simples e intuitivo: fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação ou conhecimento do idioma;

**d)** Captação da informação: comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;

**e)** Tolerância ao erro: o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;

f) Mínimo esforço físico: pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável;

g) Dimensão e espaço para uso e interação: oferece espaço e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

**Art. 15.** A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do desenho universal, bem como estarem em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 e demais referências normativas complementares.

**Art. 16.** São ações estratégicas da Política de Acessibilidade:

I - Estudos, adequação e padronização das calçadas conforme NBR 9050;

II - Propor Lei Municipal específica para calçadas, definindo parâmetros construtivos, dimensões e materiais conforme NBR 9050, para que novos projetos, residenciais, comerciais e industriais, contemplem calçadas adequadas;

III - Propor um plano de contrapartidas de novas empresas para o município, como melhorias de praças, áreas públicas de lazer e calçadas;

IV - Proposta de parcerias com as empresas e lojistas do município para revitalização de praças, jardins e passeios públicos;

V - Estabelecer programas de orientação de rotas para deslocamentos a pé e rotas acessíveis;

VI - Estabelecer programa de arborização das rotas de pedestres;

VII - Promover campanhas de incentivo ao transporte ativo e sustentável;

VIII - Estabelecer programa de fechamento de vias para tráfego motorizado aos domingos em vias contempladas por praças e áreas de lazer;

IX - Execução de rampas de acesso em todas as travessias do município, conforme NBR 9050, e padronização das rampas de acessibilidade existentes;

X - Implantar um sistema colaborativo para controle de qualidade das calçadas e vias públicas;

XI - Desenvolvimento de projetos de rotas atrativas/alternativas para o fluxo de pedestres.

**Art. 17.** Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, em especial a NBR 9050.

### **SEÇÃO III**

#### **DA POLÍTICA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

**Art. 18.** São diretrizes da Política de Transporte Coletivo:

I - Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano, proporcionando deslocamentos que atendam às necessidades da população;

II - Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;

**III** - Tornar mais homogênea a acessibilidade às áreas urbanizadas da cidade com relação ao transporte coletivo, principalmente para as pessoas com necessidades especiais e/ou mobilidade reduzida;

**IV** - Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional e visando a sua estruturação e ligação dos itinerários;

**V** - Ampliar e melhorar as condições de circulação dos veículos do transporte coletivo, criando rotas e itinerários mais atrativos à população.

**Art. 19.** São ações estratégicas da Política de Transporte Público, conforme Plano de Ações – Anexo I:

**I** - Implantar soluções para garantir o transporte coletivo para todas as pessoas com segurança;

**II** - Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação do transporte coletivo às diretrizes de planejamento do Plano Diretor de Taquaritinga;

**III** - Cadastrar os itinerários das linhas de transporte coletivo, bem como seus horários;

**IV** - Estabelecer um canal de comunicação com agentes técnicos da prefeitura para informações e/ou reclamações do transporte coletivo;

**V** - Solicitar mensalmente à concessionária do transporte coletivo o número de passageiros e quilometragem percorrida no período;

**VI** - Realizar pesquisa de satisfação dos usuários frequentemente, atentando-se às observações e/ou sugestões dos passageiros do transporte coletivo;

**VII** - Promover e incentivar a realização de cursos profissionalizantes da área para os funcionários que atuam no sistema de transporte coletivo, tanto do órgão público quanto da concessionária;

**VIII** - Estabelecer um programa de melhorias e padronização dos pontos de parada em todo o município, com assentos, informações aos usuários e abrigos com cobertura e adaptados para pessoas com necessidades especiais;

**IX** - Estabelecer ações de incentivo ao uso do transporte público, através de panfletos, redes sociais e outros meios de comunicação, tanto do órgão público quanto da concessionária;

**X** - Realizar o mapeamento dos itinerários do transporte público através de software de georreferenciamento;

**XI** - Desenvolver um Centro de Controle Operacional (C.C.O) com o uso de *softwares* para controle e fiscalização em tempo real do movimento dos carros do transporte coletivo;

**XII** - Disponibilizar as rotas e itinerários nos pontos de ônibus, bem como no terminal e/ou remotamente, através de tecnologias como *qr code* e aplicativos de rotas.

#### **SEÇÃO IV DA POLÍTICA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO**

**Art. 20.** O sistema cicloviário de Taquaritinga poderá ser composto por ciclovia, ciclofaixa e/ou ciclorrota destinadas ao trânsito de bicicletas, conforme as definições:

**I** - Ciclovia: é a faixa destinada exclusivamente ao trânsito de ciclistas e separada da pista de rolamento de veículos motorizados, necessariamente com diferença de nível. A ciclovia pode ser compartilhada com o passeio público, mediante sinalização específica regulamentada;

**II** - Ciclofaixa: é a faixa da pista de rolamento destinada exclusivamente ao trânsito de ciclistas e delimitada por sinalização específica do tipo horizontal, vertical e semafórica;

**III - Ciclorrota:** é a via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse;

**IV - Ciclofaixa Operacional de Lazer:** é a faixa de tráfego situada junto ao canteiro central, ou à esquerda da via, totalmente segregada do tráfego lindeiro por elementos de canalização, dotada de sinalização vertical e horizontal regulamentando o seu uso, com funcionamento aos domingos e feriados nacionais;

**V - Calçada Compartilhada:** é o espaço sobre a calçada ou canteiro central, destinado ao uso simultâneo de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, com prioridade do pedestre, desde que devidamente sinalizado e implantado apenas quando o volume de pedestres for pequeno e a calçada não tenha largura suficiente para acomodar uma ciclovia ou não haja condições favoráveis à implantação de uma ciclofaixa.

**Art. 21.** São diretrizes da Política do Sistema Ciclovitário:

**I -** Compreender uma rede de sistema ciclovitário a ser implantado nas vias urbanas visando à conexão entre dois ou mais modais de transporte do município;

**II -** Tornar mais eficientes as condições do trânsito para o fluxo de ciclistas;

**III -** Ligação estratégica da rede de ciclovias de forma a contemplar todas as regiões do município;

**IV -** Conscientizar e incentivar a população ao uso de meios de transporte sustentáveis, como é o caso da bicicleta;

**V -** Conciliar a via destinada a ciclistas com o tráfego de veículos motorizados, priorizando o transporte ativo.

**Art. 22.** São ações estratégicas da Política do Sistema Ciclovitário, conforme Plano de Ações – Anexo I:

**I -** Elaborar estudos de implantação de ciclovias e ciclofaixas, obedecendo as exigências legais e as características das vias, assim como os sistemas de transporte intermodal combinados;

**II -** Realizar projeto de traçado de ciclovias que interliguem a cidade de forma contínua;

**III -** Implantar o traçado de ciclovias proposto;

**IV -** Incentivar o uso de bicicleta nas rotas trabalho/casa e casa/trabalho;

**V -** Reforçar a sinalização da ciclovia e da ciclofaixa existentes;

**VI -** Disponibilizar o traçado das ciclovias e ciclofaixas do município no site da Prefeitura e em praças públicas, bem como plataformas de rotas (aplicativos);

**VII -** Realizar projeto de bicicletários de acordo com as rotas de ciclovias/ciclofaixas;

**VIII -** Implantar bicicletários em pontos estratégicos para as rotas de ciclovias/ciclofaixas, considerando a integração da bicicleta com o transporte público;

**IX -** Implementar bebedouros junto aos bicicletários;

**X -** Promover reuniões com os grupos de ciclistas do município para absorver as demandas e propor parcerias.

**Art. 23.** O traçado da rede ciclovitária deve apresentar as vias existentes e projetadas a serem dotadas de ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas, em função de sua importância e do fluxo de veículos e a partir da prioridade que o município definir no desenvolvimento dos projetos viários e de trânsito.

**Art. 24.** Toda e qualquer sinalização a ser implantada nas ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas do município devem atender às recomendações apresentadas pelos manuais de sinalização do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

## **SEÇÃO V**

### **DA POLÍTICA DE QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA**

**Art. 25.** São diretrizes da Política 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;
- 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.

**Art. 26.** A estratégia da Política de Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do município 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. 27.** São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana, conforme Plano de Ações - Anexo I:

- I** - Criar novos padrões de comunicação institucional, informativa ou indicativa, no ambiente urbano;
- II** - Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;
- III** - Estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nos eixos viários estruturais estabelecidos neste plano;
- IV** - Reurbanizar e requalificar avenidas;
- V** - Melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;
- VI** - Implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;
- VII** - Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

**Art. 28.** A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições e parâmetros urbanísticos conforme as leis vigentes no município.

## **SEÇÃO VI**

### **DA POLÍTICA DE INFRAESTRUTURA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 29.** São diretrizes da Política de Infraestrutura Pública de Mobilidade Urbana:

**I** - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalado e por instalar;

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

**III** - Estimular o investimento em infraestrutura;

**IV** - Promover o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana;

**V** - Promover melhorias nos pontos de parada do transporte coletivo, bem como no terminal rodoviário;

**VI** - Constituir o terminal do transporte coletivo como local abrigado e seguro para as movimentações de passageiros locais e integrados, incluindo áreas, serviços e equipamentos de apoio às funções de operação e gestão das linhas e informação aos usuários.

**Art. 30.** São ações estratégicas da Política de Infraestrutura e Serviços Públicos de Mobilidade Urbana, conforme Plano de Ações – Anexo I:

**I** - Implantar cadastro, por meio de acervos técnicos, de equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolos e espaços aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

**II** - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

**III** - Instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

**IV** - Elaborar ações de reforma e melhorias do terminal de transporte coletivo, bem como dos pontos de parada distribuídos no município.

## **SEÇÃO VII**

### **DA POLÍTICA DE PAVIMENTAÇÃO**

**Art. 31.** São diretrizes da Política de Pavimentação:

**I** - Garantir acessibilidade universal, segurança, conforto, estética e durabilidade aos logradouros, incluindo vias e passeios públicos;

**II** - Ampliar a capacidade de absorção pluvial das áreas pavimentadas;

**III** - Adotar programas de sinalização de pavimentação para deficientes visuais.

**Art. 32.** São ações estratégicas da Política de Pavimentação, conforme Plano de Ações – Anexol:

**I** - Desenvolver programas de pavimentação para as Zonas de Interesse Social;

**II** - Relacionar o tipo de pavimentação a ser utilizada com os tipos de vias classificadas neste plano;

**III** - Implantar pisos antiderrapantes nos passeios públicos, praças e áreas externas onde se verifique a necessidade de tal medida;

**IV** - Adotar nos programas de pavimentação pisos que permitam a drenagem das águas pluviais para o solo, para vias que sejam passíveis de tal implantação conforme normas técnicas;

**V** - Adotar nos programas de pavimentação a implementação de sinalizadores para deficientes visuais (piso tátil de alerta e direcional).

#### **CAPÍTULO IV**

##### **ELEMENTOS INTEGRANTES DA MOBILIDADE URBANA**

**Art. 33.** A definição dos elementos integrantes da mobilidade urbana tem como objetivo qualificar a circulação, o trânsito e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população através da capacitação da malha viária, da circulação de pedestres e ciclistas, dos sistemas de transporte coletivo e de cargas.

#### **SEÇÃO I**

##### **DA HIERARQUIA VIÁRIA**

**Art. 34.** O sistema viário é o conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado por:

**I** - Rodovias: São consideradas integrantes da Rede Viária Estrutural, sendo utilizadas como ligação da cidade com os demais municípios da região de Taquaritinga e com os demais municípios e estados da Federação, sendo a segurança e fluidez do tráfego condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras e classificam-se em:

**a)** Rodovias Federais, Estaduais e Municipais: são as vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre;

**b)** Estradas vicinais: são as vias situadas na zona rural, onde circula a produção primária e integram as localidades de ocupação rarefeita;

**II** - Vias de Trânsito Rápido: são caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

**III** - Vias Arteriais: são vias adequadas para o sistema de transporte coletivo, segregadas do tráfego geral e de cargas, com características de média ou alta fluidez e restrita integração com o uso e ocupação do solo;

**IV** - Vias Coletoras: são as vias de ligação entre as vias locais e arteriais e que recebem e distribuem o tráfego, com equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, integração com o uso e ocupação do solo, bem como transporte coletivo compartilhado com o tráfego geral;

**V** - Vias Locais: são as vias com acesso imediato aos prédios residenciais, comerciais e industriais e intensa integração com o uso e ocupação do solo, promovendo a distribuição do tráfego local, com baixa fluidez de tráfego e alta acessibilidade;

**VI** - Ciclovias e ciclofaixas: são as vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas;

**VII** - Passagens de pedestres: São as vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos e as escadarias, com características de infraestrutura e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.

**Art. 35.** Toda a via pública municipal deverá possuir:

**I** - Declividade longitudinal mínima de 0,3% (zero vírgula três por cento) e a máxima de 20% (vinte por cento);

II - Declividade transversal mínima de 2% (dois por cento) e máxima de 4% (quatro por cento);

III - Rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 10% (dez por cento), desde que não ultrapasse 1/3 (um terço) do total arruado;

IV - O comprimento das quadras não poderá ser superior a 240 m (duzentos e quarenta metros).

**Art. 36.** Caso o alargamento ou obra viária tenha interferência sobre os lotes, é passível de procedimentos de desapropriação e de transferência do direito de construir.

**Art. 37.** Os novos loteamentos, antes do recebimento do "habite-se", deverão ser providos de sinalização viária básica vertical e horizontal, a ser aprovada pelo órgão de trânsito municipal.

**Art. 38.** As vias arteriais e coletoras projetadas terão seus traçados finais definidos quando da aprovação dos parcelamentos de solo a que elas pertencerem, respeitando as condições topográficas, geológicas e de cobertura vegetal.

**Parágrafo único.** Como forma de indução do desenvolvimento visando à redução da necessidade de deslocamento, a diversificação dos usos e atividades e a integração municipal e regional dos transportes, as áreas destinadas ao sistema viário através de lei específica de parcelamento de solo, deverão ser doadas em quantidades que atendam às diretrizes fornecidas em conformidade com o Sistema Viário do Município, observando-se:

I - Estas vias deverão ser dotadas de toda infraestrutura básica e conectar-se com as redes existentes, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade e a legislação ambiental vigente;

II - Considera-se infraestrutura básica os equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, redes de esgoto sanitário e abastecimento de água potável e de energia elétrica pública, iluminação pública e pavimentação;

III - As obras e serviços de infraestrutura urbana exigida deverão ser aprovadas pelo Poder Executivo Municipal e executadas de acordo com o cronograma físico e Termo de Compromisso;

IV - Estas vias incluem-se na obrigação de doação mínima ao sistema viário de um percentual da área total do loteamento, sendo este valor percentual dado por leis específicas vigentes. No caso de valores inferiores a este percentual mínimo, as doações de áreas destinadas ao sistema viário serão complementadas nos novos parcelamentos.

**Art. 39.** Nos recuos frontais em vias arteriais, somente será permitido vagas de estacionamento descobertas nos empreendimentos, sendo a mesma tratada como área *non aedificandi*.

**Art. 40.** A medida ou local do recuo frontal mínimo em vias locais poderão ser alterados, a critério da Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente, mediante solicitação dos interessados, desde que mantida a equivalência das áreas livres com vistas a:

I - Preservação de árvores de porte, no interior dos imóveis, em especial aquelas declaradas imunes ao corte por ato do Executivo Municipal, na forma do Código Florestal, face sua localização, raridade, beleza ou condição de porta semente;

II - Melhor adequação da obra arquitetônica ao sítio de implantação, que tenha características excepcionais relativas ao relevo, forma e estrutura geológica do solo;

III - Preservação das características arquitetônicas relevantes de edificações existentes dos imóveis localizados nas imediações de Centros Históricos e aqueles limítrofes a este.

**Art. 41.** Nas vias existentes fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal.

**Parágrafo único.** Entende-se como medidas moderadoras de tráfego as lombadas, rotatórias, lombofaixas e balizamentos.

**Art. 42.** A estrutura viária deverá garantir a eficiência dos serviços de transporte público de passageiros, além de induzir a melhoria dos serviços públicos de mobilidade urbana.

## **SEÇÃO II DOS GABARITOS DE VIA**

**Art. 43.** Fica instituído o seguinte enquadramento de gabaritos padrão para o sistema viário de Taquaritinga, de acordo com a sua hierarquia específica.

**Parágrafo único.** No caso de divergência entre os gabaritos definidos prevalecerá o maior deles.

**I - Vias Arteriais (Tipo 1):** vias com gabarito mínimo de 20,00m (vinte metros), sendo 3,00m (três metros) a largura mínima de calçada em cada lado da via e 2,00m (dois metros) para canteiro central, destinadas à circulação geral;

**II - Vias Arteriais (Tipo 2):** vias com gabarito mínimo de 27,00m (vinte e sete metros), sendo 3,00m (três metros) a largura mínima de calçada em cada lado da via e 2,00m (dois metros) para canteiro central, destinadas à circulação geral;

**III - Vias Coletoras (Tipo 1):** vias com gabarito mínimo de 17,00m (dezesete metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) a largura mínima de calçada em cada lado da via, destinadas a distribuir e coletar os fluxos de circulação local;

**IV - Vias Coletoras (Tipo 2):** vias com gabarito mínimo de 16,50m (dezesesseis metros e cinquenta centímetros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) a largura mínima de calçada em cada lado da via, destinadas a distribuir e coletar os fluxos de circulação local;

**V - Vias Coletoras (Tipo 3):** vias com gabarito mínimo de 18,50m (dezoito metros e cinquenta centímetros), sendo 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) a largura mínima de calçada em cada lado da via, destinadas a distribuir e coletar os fluxos de circulação local;

**VI - Vias Locais (Tipo 1):** vias com gabarito mínimo de 12,00m (doze metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) a largura mínima de calçada em cada lado da via, destinadas a orientar os fluxos no interior das unidades (loteamentos), permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para vias secundárias;

**VII - Vias Locais (Tipo 2):** vias com gabarito mínimo de 14,00m (quatorze metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) a largura mínima de calçada em cada lado da via, destinadas a orientar os fluxos no interior das unidades (loteamentos), permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para vias secundárias.

**Art. 44.** São consideradas vias locais aquelas não relacionadas como arteriais ou coletoras neste enquadramento, devendo permanecer com o mesmo gabarito de aprovação do loteamento mesmo que possuam gabaritos superiores a 12,00m (doze metros).

**Art. 45.** As vias já existentes no município que apresentem gabaritos inferiores a 12,00m (doze metros) e que não possuam aprovação deverão ser submetidas à análise específica pela Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente.

**Art. 46.** As definições contidas no caderno técnico que representa o Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga, referentes ao gabarito padrão das vias projetadas, poderão sofrer alterações quando dos projetos geométricos de engenharia para implantação ou pavimentação de vias urbanas ou rurais, respeitando-se os limites impostos pelos órgãos estaduais e federais, bem como normas já estabelecidas.

**Parágrafo único.** Dentre os gabaritos fornecidos no caderno técnico pode-se adotar, no projeto geométrico de implantação ou de pavimentação, algumas alternativas para definição da seção, (largura de elementos como os passeios, ciclovia, estacionamento ou acostamento, canteiro central e pistas, estacionamento somente de um lado e ciclovia, estacionamento dos dois lados, sem ciclovia, ciclovia de um lado, sem estacionamento), observando-se os valores mínimos especificados nas normas de acessibilidade vigentes.

**Art. 47.** As vias municipais que não possuam os gabaritos definidos nesta lei terão estes definidos pela Secretaria Municipal de Obras Meios Ambiente, em novo enquadramento específico.

**Art. 48.** Nas vias existentes em que ainda não constam os gabaritos exigidos nesta lei e que poderão sofrer mudanças, estes deverão ser gradativamente implantados sempre que houver possibilidade de sua execução.

**Parágrafo único.** Nas vias urbanas municipais com previsão de alargamento em função de novo gabarito, deve ser evitada a implantação de postes, muros, árvores e redes de infraestruturas no alinhamento antigo para evitar a remoção quando do alargamento, devendo, se for necessário, implantá-los respeitando o alinhamento futuro.

### **SEÇÃO III DOS CALÇADÕES**

**Art. 49.** O município poderá criar um sistema de calçadas nas áreas de concentração de serviços, desestimulando o uso do automóvel individual, após estudos técnicos e pesquisa com o comércio e associações locais. Deverá, ainda, melhorar as condições de acessibilidade nos trechos de calçadas já implantados.

### **SEÇÃO IV DAS CALÇADAS**

**Art. 50.** O passeio público é a parte integrante da via pública municipal destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não.

**Parágrafo único.** A calçada, por definição, é dividida em três faixas de utilização:

I - Faixa de Serviço: é a faixa da calçada destinada à implantação de mobiliários urbanos, informações e placas de sinalização, árvores e equipamentos de infraestrutura;

II - Faixa Livre: é a faixa da calçada destinada ao trânsito livre de pessoas, com mobilidade reduzida ou não, devendo dispor de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura;

III - Faixa de Acesso: é definida como a área destinada à passagem do espaço público para o lote.

**Art. 51.** O município deve promover o alargamento das calçadas consideradas estreitas, principalmente no centro, promovendo a melhoria das mesmas e priorizando os deslocamentos a pé;

**§ 1º.** Deverão ser observados os usos das calçadas de forma a delimitar a área livre para circulação, área destinada a serviços como instalação de mobiliários urbanos e plantio de árvores e área destinada ao acesso ao lote.

**§ 2º.** As faixas de serviço das calçadas deverão considerar a arborização, os equipamentos urbanos, as redes de iluminação pública, de água, de esgoto, de gás e de telefonia, permitido remanejamento mediante autorização do órgão competente e acordo quanto aos dispêndios financeiros.

**§ 3º.** O município deve instalar pisos táteis com a finalidade de promover a inclusão social.

**§ 4º.** Em determinadas circunstâncias e devidamente sinalizada, a calçada poderá compartilhar espaço com ciclovias, desde que não haja prejuízo ao fluxo livre de pedestres.

**Art. 52.** O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel e nem ultrapassar os limites do lote.

**§ 1º.** Os imóveis com testada inferior a 10,0m (dez metros) deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente que determinará as condições do rebaixo para o acesso veicular, bem como estabelecimentos comerciais que ultrapassem o limite de 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel.

**§ 2º.** Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias, em nível ou desnível.

**§ 3º.** O acesso, nas situações em que a maior parte da testada do imóvel estiver situada na curva de concordância ou interseção viária, poderá ser autorizado pelo órgão municipal competente.

**Art. 53.** Quando houver desnível entre o passeio e o nível da edificação deverá ser respeitado o gabarito total previsto para a via para não prejudicar o passeio e o alargamento gradativo desta, não podendo existir rampas ou escadas dentro da área de alargamento da via.

**Art. 54.** Aos proprietários ou inquilinos dos imóveis, compete proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.

**Parágrafo único.** Quando após os acessos nos passeios houver portões, estes devem ser construídos de forma a não invadir o passeio durante sua abertura.

**Art. 55.** O município efetuará a cobrança pela execução e manutenção da calçada pública pavimentada e padronizada em todos os lotes, edificados ou não.

**Parágrafo único.** O decreto regulamentador definirá valor, material, forma de procedimento, prazo e demais regras necessárias para a aplicação dessa norma.

## **SEÇÃO V**

### **DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EDIFICAÇÕES E MOBILIÁRIO URBANO**

**Art. 56.** As edificações de uso público ou privado deverão disponibilizar infraestrutura que permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios previstos nas normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050.

**Art. 57.** Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência os critérios previstos nas normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050.

**Parágrafo único.** Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por consulta do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

**Art. 58.** Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050.

**Parágrafo único.** Caberá ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana o apoio à fiscalização dos locais descritos neste artigo, emitindo parecer técnico favorável ou com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

**Art. 59.** A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público deverá seguir as seguintes diretrizes:

I - Elaboração de editais de licitação que adotem como requisito fundamental para realização de obras e serviços o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística;

II - Acompanhamento das obras e serviços contratados pela administração pública e pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, que atuará em articulação com as demais secretarias municipais.

**Art. 60.** Nos espaços internos e externos de acesso às edificações de uso público e privado, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas, inclusive aquelas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT.

**Art. 61.** Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços de uso público ou coletivo.

**Parágrafo único.** Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser reposicionados a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.

**Art. 62.** A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

**§ 1º.** Incluem-se nas condições estabelecidas no caput deste artigo:

I - Marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;

II - Os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;

III - Lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;

IV - Botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano;

V - As espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

§ 2º. As concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento na calçada, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros e faixas de utilização descritos nas normas da ABNT, em especial a NBR 9050.

**Art. 63.** Para as obras de edificações, loteamentos e empreendimentos com necessidade de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), a Secretaria de Obras e Meio Ambiente emitirá o Termo de Referência, sendo o órgão competente que poderá, dependendo do porte e da localização, exigir implantação de sistema especial de acesso, contemplando rotatórias, ilhas canalizadoras, semáforos, passarelas e sinalização viária, conforme estudos apontados pelo EIV e suas medidas mitigatórias.

## **SEÇÃO VI DOS ESTACIONAMENTOS EM VIAS PÚBLICAS**

**Art. 64.** O estacionamento em vias públicas é o espaço livre destinado pela municipalidade à imobilização de veículos (parada ou estacionamento) por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

**Parágrafo único.** Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

**Art. 65.** Deverá ser adotado, ao longo de toda a via pública, um mesmo tipo de estacionamento.

§ 1º. O estacionamento deve ocorrer, preferencialmente, somente em um dos lados da via. As vias muito estreitas e de grande fluxo podem ser destinadas a apenas faixa de rolamento para circulação de veículos.

§ 2º. As esquinas dos cruzamentos deverão ser destinadas ao estacionamento de motos, para garantir maior visibilidade dos outros veículos, principalmente nas vias principais.

§ 3º. Alguns estacionamentos podem dispor de um recorte efetuado no passeio, a partir do alinhamento do meio fio, executado no nível da pista de rolamento, destinado a parada e/ou estacionamento de veículos e que faz parte da via pública.

§ 4º. Também será permitida a execução de bolsões de estacionamento nos ângulos de 30º, 45º, 60º e 90º, conforme a largura da via disponível e estudo específico do órgão municipal.

§ 5º. Nos pontos onde se verificar a presença dos bolsões de estacionamento deve-se garantir que não haja nenhum tipo de prejuízo à largura mínima estabelecida para o passeio das calçadas (faixa de livre circulação).

**Art. 66.** As áreas para estacionamento na via pública, bem como as demais demarcações e intervenções no logradouro, somente poderão ser sinalizadas pelo órgão municipal competente.

**Art. 67.** Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

#### **SEÇÃO VII DO RETORNO OU CUL DE SAC'S**

**Art. 68.** O retorno ou cul de sac é o espaço no final da via sem saída onde o veículo pode realizar a manobra de retorno.

**Parágrafo único.** A rua sem saída deverá ter praça de retorno com, no mínimo, um raio de 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros).

#### **SEÇÃO VIII DO SISTEMA DE SEMÁFOROS**

**Art. 69.** O sistema semaforizado deverá ser implantado no município através de critérios técnicos e observados as contagens volumétricas classificadas e direcionadas dos veículos.

**Parágrafo único.** O sistema semaforizado deverá ser sincronizado e posteriormente sonorizado, gradativamente, e inseridos dos devidos tempos destinados para a travessia de pedestres garantindo a segurança.

#### **SEÇÃO IX DO SISTEMA DE CARGA E DESCARGA**

**Art. 70.** O sistema de carga e descarga consiste na delimitação de vagas para imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento, na forma disciplinada pelo órgão executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**Art. 71.** O projeto de áreas e horários de restrição de uso das vias para carga e descarga tem como função disciplinar e classificar os veículos, principalmente em áreas de maior demanda de veículo e áreas comerciais.

**Parágrafo único.** Este sistema será regulamentado através de decreto visando delimitar as áreas e horários.

#### **SEÇÃO X DO USO DE CAÇAMBAS**

**Art. 72.** O uso de caçambas de entulhos estacionárias nas vias urbanas deverá ser regulamentado através de decreto.

**§ 1º.** Deverão ser padronizadas de modo a identificar a empresa através de cores e aplicadas materiais retro refletivo.

**§ 2º.** As caçambas deverão obedecer às mesmas normas de estacionamento de veículos automotores, estando a 11 metros da interseção (“esquina”).

**§ 3º.** O Departamento de Trânsito, em casos especiais, poderá autorizar o estacionamento de forma excepcional, devendo garantir a segurança dos usuários da via.

## **CAPÍTULO V**

### **GESTÃO DEMOCRÁTICA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

#### **SEÇÃO I**

##### **DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES**

**Art. 73.** O Executivo manterá atualizado, 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, por meio de publicações disponibilizadas pelo município na página eletrônica e/ou redes sociais da Prefeitura Municipal de Taquaritinga, Internet, bem como seu acesso aos munícipes, por todos os meios possíveis.

**§ 2º.** O sistema municipal de informações deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança.

**§ 3º.** O sistema municipal de informações deverá oferecer indicadores dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem anualmente aferidos, publicados pelo município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial às entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

**Art. 74.** Os agentes públicos municipais, estaduais, federais e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município, deverão fornecer relatórios de suas atividades mensalmente ao Executivo Municipal, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao sistema municipal de informações.

**Art. 75.** É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, estudos, planos, programas, projetos, processos, atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

#### **SEÇÃO II**

##### **DAS ATRIBUIÇÕES TÉCNICAS DA SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E MEIO AMBIENTE PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 76.** Compete à Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente:

I - Coordenar e supervisionar projetos específicos ligados a mobilidade urbana, ou na esfera de suas atribuições;

II - Orientar e dirigir a elaboração dos planos e programas pertinentes à mobilidade urbana do município;

III - Supervisionar a implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga e promover a sua revisão periódica;

IV - Coletar, organizar e atualizar os documentos, mapas e informações relativas ao planejamento de transporte coletivo e circulação do Município;

V - Emitir o Termo de Referência para as obras, loteamentos e empreendimentos com necessidade de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), sendo o órgão competente que poderá, dependendo do porte e da localização, exigir implantação de sistema especial de acesso, contemplando rotatórias, ilhas canalizadoras, semáforos, passarelas e sinalização viária, conforme estudos apontados pelo EIV;

**VI** - Avaliar, propor e justificar possíveis ajustes do Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga;

**VII** - Assessorar o município nas decisões relativas ao seu desenvolvimento, particularmente no que se refere ao planejamento de mobilidade urbana;

**VIII** - Coordenar e supervisionar projetos específicos ligados a mobilidade urbana, ou na esfera de suas atribuições;

**IX** - Articular-se com órgãos de planejamento dos demais municípios da região;

**X** - Participar da elaboração do Orçamento Plurianual de Investimentos;

**XI** - Coordenar reuniões e dar apoio técnico ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

**XII** - Criar canais de participação da sociedade na gestão do Plano de Mobilidade Urbana.

### **SEÇÃO III**

#### **DAS ATRIBUIÇÕES TÉCNICAS DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 77.** Compete ao Departamento de Trânsito:

**I** - Orientar e dirigir a elaboração e revisão dos planos e programas atinentes ao trânsito do município, visando sua permanente atualização;

**II** - Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, particularmente de campanhas educativas junto às escolas municipais e estaduais;

**III** - Promover ações de segurança de trânsito, trabalhando os comportamentos de toda comunidade;

**IV** - Implantar projeto de sinalização do sistema viário de competência municipal;

**V** - Possuir um membro ativo no Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

**VI** - Implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com objetivo de diminuir a emissão global de poluente;

### **SEÇÃO IV**

#### **DAS ATRIBUIÇÕES TÉCNICAS DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 78.** Caberá a Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente a criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

**§ 1º.** O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser implementado até 2022, através de decreto;

**§ 2º.** O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana deverá possuir corpo técnico capacitado para realizar o acompanhamento de obras arquitetônicas e urbanísticas dentro do município, tendo como referência os critérios e normas técnicas vigentes, além de contar com a participação da população através de entidades do município;

**§ 3º.** O presidente deste conselho deverá ser um servidor municipal da Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente ou um servidor municipal designado por ele;

**§ 4º.** As atividades do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana serão apoiadas pelas estruturas dos órgãos integrantes do processo.

**Art. 79.** São atribuições do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana:

**I** - Participar de reuniões para definição de ações do Plano de Mobilidade Urbana, sendo a data, horário e duração a serem definidos por decreto pela Secretaria de Obras e Meio Ambiente;

**II** - Participar da elaboração de planos, programas e projetos, pertinentes ao Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga;

**III** - Estar ciente da legislação vigente relativa à mobilidade urbana;

**IV** - Monitorar permanentemente o Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga;

**V** - Avaliar e propor os ajustes ao Plano de Mobilidade Urbana de Taquaritinga;

**VI** - Participar de reuniões para definição de ações do Plano de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo;

**VII** - Acompanhar as obras e serviços de mobilidade urbana contratados pela administração pública;

**VIII** - Outras funções complementares e pertinentes à melhoria da mobilidade urbana no município, a serem determinadas pela Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente por meio de decreto.

## **CAPÍTULO VI**

### **DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 80.** As alterações na presente Lei Complementar e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma deverão ter parecer favorável da Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente.

**Art. 81.** A presente Lei Complementar deverá ser revista, total ou parcialmente, em intervalos de tempo de no máximo 10 anos, decorridos da data de promulgação da mesma.

**Art. 82.** Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente Lei Complementar serão objeto de análise e parecer da Secretaria Municipal de Obras e Meio Ambiente.

**Art. 83.** A presente Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões Presidente Manoel dos Santos, Plenário Dr. Edner Antonio Sendão Accorsi, em 14 de dezembro 2020.

**José Roberto Giroto**

- Presidente -

Registrado e publicado na Diretoria Legislativa da Câmara Municipal de Taquaritinga na data supra e no Diário Oficial do Município.

**Fábio Luís de Camargo**

- Diretor Legislativo -