

LEI Nº 8.970/2015

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Sistema de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E EU, MILTON CARLOS DE MELLO, PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP, no uso de minhas atribuições, sanciono e promulgo a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Ficam instituídos a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Sistema de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente, que têm na promoção do desenvolvimento sustentável como princípio fundamental para o cumprimento das funções sociais da cidade, respeitadas as condicionantes dispostas na Lei Federal nº 10.251, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana incorpora os enfoques ambiental e social de planejamento na definição do modelo de cidade a ser desenvolvido, oferecendo os diferentes modais à população como opções de transporte para as demandas de deslocamento no espaço urbano, em condições de segurança e conforto, mediante o planejamento e a gestão integrada de todos os modos de transporte, garantindo a prioridade aos meios de transporte coletivo e aos meios não motorizados, respeitadas as condicionantes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é o instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios e objetivos, por meio do planejamento e da gestão democrática.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I** - motorizados;
- II** - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I** - quanto ao objeto:
 - a)** de passageiros;



- b) de cargas.
 - II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
 - III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.
- § 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:
 - I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias;
 - II - estacionamentos;
 - III - terminais, estações e demais conexões;
 - IV - pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas;
 - V - sinalização viária e de trânsito;
 - VI - equipamentos e instalações;
 - VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II DOS CONCEITOS E DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º O sistema viário é o espaço público por onde pessoas circulam, tanto a pé quanto através de modo motorizado ou não, articulando as atividades humanas intra e interurbanas.

§ 1º Esse espaço público estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

§ 2º O planejamento, a operação e a manutenção das vias e dos serviços que se dão nelas são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana.

§ 3º O planejamento do sistema viário parte da orientação e do controle sobre a distribuição das atividades econômicas e sociais e também na construção e organização das próprias vias.

Art. 6º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a toda a cidadania, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- II - faixa livre: espaço destinado no passeio público para circulação de pedestres, devendo ocupar, no mínimo, 2/3 (dois terços) da largura do mesmo;
- III - faixa de serviço: espaço destinado no passeio público para a localização de mobiliário urbano, postes, árvores, placas de denominação de vias, devendo ocupar, no máximo, 1/3 (um terço) da largura do mesmo;
- IV - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e mercadorias no espaço público;



- V - modos de transporte motorizado: modalidade que utiliza veículos automotores;
- VI - modos de transporte não motorizado: modalidades que utiliza do esforço humano ou tração animal;
- VII - rota ciclável: conjunto de ciclovias, ciclopistas e ciclofaixas e passeios compartilhados;
- VIII - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- IX - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- X - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individuais;
- XI - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades;
- XII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
- XIII - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Parágrafo único. No espaço público, estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS E DOS OBJETIVOS

Art.7º A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal;
- II - a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa;
- III - equidade no acesso da cidadania ao transporte público coletivo de qualidade;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VIII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- IX - a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação;
- X - o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

- Art. 8º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
- I -** reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
 - II -** promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
 - III -** proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e a mobilidade;
 - IV -** promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
 - V -** consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO IV **DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO SISTEMA VIÁRIO**

- Art. 9º** Constituem elementos integrantes do sistema viário:
- I -** as vias urbanas e rurais, com hierarquia diferenciada;
 - II -** a rede de ciclovias, ciclopistas, ciclofaixas e faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequada, bem como sua sinalização;
 - III -** bicicletários, paraciclos e pontos de apoio instalados em via ou espaços públicos.

Art. 10. A organização do sistema viário depende da função que cada via desempenha na circulação urbana, considerando todos os modos de transporte que usufruem do espaço.

- § 1º** As vias podem ser urbanas e as rurais.
- I -** as vias urbanas são classificadas, como:
 - a)** vias de trânsito rápido;
 - b)** vias arteriais;
 - c)** vias coletoras;
 - d)** vias locais.
 - II -** as vias rurais são classificadas como:
 - a)** rodovias;
 - b)** estradas.

§ 2º A identificação do tipo de via deve considerar a largura da via, a declividade, a condição da pavimentação e da sinalização.

§ 3º A hierarquia viária determinará a velocidade máxima permitida que deve ser compatível com o parcelamento do solo e demais instrumentos de regulamentação urbanística, como o controle de instalação de polos geradores de tráfego, o tipo de pavimentação a ser adotado e na determinação dos parâmetros mínimos a serem exigidos, tais como o raio de curvas mínimas e declividades.

§ 4º A hierarquia viária deve ser planejada, também, prevendo a continuidade das vias, de forma a garantir a qualidade de circulação, sem desperdício da infraestrutura existente.



§ 5º A classificação viária deve compatibilizar, também, as vias destinadas aos pedestres, ciclistas, que podem ser calçadas, ciclovias, ciclopistas ou ciclofaixas.

§ 6º A arborização urbana deve buscar a melhor ambientação das vias urbanas, servindo como instrumento eficaz de apoio na hierarquia das vias e reforçando a identidade ambiental da cidade.

Art. 11. As vias urbanas deverão ter os gabaritos previstos no Plano Diretor Municipal, sendo classificadas como:

- I - arteriais: são vias que permitem conexões estratégicas entre os sistemas de anéis (central e perimetral) e os eixos rodoviários, funcionando como elementos de transição ou conexão entre todas as estruturas previstas;
- II - coletoras: eixos viários que tem a função de absorver as demandas de tráfego das regiões dos bairros e alimentar as vias arteriais, sendo estas vias localizadas de forma a atender homogeneamente as regiões abrangidas;
- III - locais: são vias de acesso às residências que devem receber tratamento adequado para a priorização do pedestre e ciclista.

Parágrafo único. Para caracterizar uma via como arterial, esta deve ser pavimentada e sinalizada e em alguns casos, deve ser concluída sua abertura até a conexão com o Anel Perimetral ou Eixos Rodoviários.

Art. 12. O sistema viário se divide em três grupos:

- I - Eixos Rodoviários: compreendendo as rodovias, são importantes eixos rodoviários que cortam a malha urbana do município, conferindo trechos urbanos aos eixos rodoviários, uma vez que recebem fortemente a influência dos sistemas viários internos da cidade;
- II - Anel Perimetral e Anel Central: a conformação agrupada da malha urbana do município permite a configuração de dois anéis viários importantes: o Anel Perimetral e o Anel Central, sendo possível estabelecer um sistema de funcionamento viário específico na malha urbana entre os dois anéis.
 - a) gabarito viário para este sistema deverá ser definido no Plano Diretor Municipal, devendo contemplar, passeio público, faixa de serviço e de pedestre, rotas cicláveis, estacionamento, pistas de rolamento e canteiro central.
- III - Eixos Urbanos: são os eixos urbanos estratégicos que interligam os sistemas dos anéis viários e os eixos rodoviários, sendo classificados como vias arteriais e vias coletoras.

§ 1º As vias que compreendem o Anel Perimetral classificam-se como vias externas ao centro urbano, que conectam regiões importantes das cidades, caracterizadas pela fluidez do trânsito.

§ 2º Estas vias deverão absorver a grande demanda de trânsito, obedecendo ao zoneamento territorial da região em que estão inseridas.

Art. 13. O limite da área de exclusão de cargas urbanas e suas operações associadas, tais como, carga e descarga, estacionamento, rotas, devendo contornar o Anel Central, como uma maneira de minimizar os impactos ambientais inerentes a estas atividades (vibrações, ruído, contaminação do ar, contaminação do solo, resíduos sólidos e líquidos, acidentes com cargas perigosas, etc.), será definido por decreto do Poder Executivo Municipal.

- Art. 14.** Fazem parte desta Lei os anexos abaixo:
- I -** Anexo V – Projeto da Rede Ciclovária Integrada;
 - II -** Anexo VI – Projeto Calçada Legal;
 - III -** Anexo VII – Projeto de Tratamento dos Pontos Críticos.

Parágrafo único. Estes projetos deverão ser constantemente avaliados e reavaliados dentro do conceito de planejamento contínuo.

- Art. 15.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Presidente Prudente, Paço Municipal "Florivaldo Leal", 29 de outubro de 2015.

MILTON CARLOS DE MELLO
Prefeito Municipal