

LEI MUNICIPAL Nº3287/2020

"DISPÕE SOBRE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA (PLANMOB) NO MUNICÍPIO DE CONCEIÇÃO DAS ALAGOAS/MG."

*Projeto de Lei nº3531/2020
Autoria: Prefeito Municipal*

O Prefeito Municipal de Conceição das Alagoas, Estado de Minas Gerais, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal de Conceição das Alagoas, aprovou, e eu sanciono a seguinte lei.

Art.1º Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Conceição das Alagoas, Estado de Minas Gerais, o qual estabelece diretrizes, ações, projetos, prazos e indicações de recursos para a promoção da acessibilidade e mobilidade territorial conforme a Lei Federal nº 12.587/2012.

Parágrafo único. São anexos desta lei os cadernos desenvolvidos durante todo o processo de elaboração do PlanMob Conceição das Alagoas, com os conteúdos apresentados nas audiências públicas e reuniões técnicas:

Fase Diagnóstica;

Fase de Pesquisa e Mobilização Popular;


Fase de Propostas e Diretrizes;

Fase de Projetos de ações imediatas de trânsito e transportes.

Das Disposições Gerais

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Conceição das Alagoas/MG está ordenada em capítulos e subseções com as ações e diretrizes por eixos temáticos, definidos durante todo o processo de elaboração do PlanMob e em conformidade com a política nacional de mobilidade urbana.

Dos Objetivos Gerais


Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

Art. 3º São objetivos da política de mobilidade urbana:

- 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 à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Das Ações prioritárias para a mobilidade urbana local

SEÇÃO I. Da Estruturação operacional da gestão do trânsito local

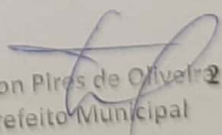
Art. 4º Estruturar o Departamento ou Seção Municipal de gestão do trânsito local com as 3 (três) subseções orientadas pelo DENATRAN, sendo 01 (um) setor de educação e estatística, 01 (um) setor de operação e fiscalização de trânsito e transportes e 01 (um) setor de engenharia com responsável técnico devidamente registrado no conselho de classe.

SEÇÃO II. Da integração ao sistema nacional de trânsito

Art. 5º Verificar a viabilidade técnica financeira para futura integração ao Sistema Nacional de Trânsito com o processo de municipalização do trânsito pelo DENATRAN. Este processo viabiliza a autonomia da gestão do trânsito urbano municipal com a possibilidade de implantação de estacionamento do tipo rotativo ou zona azul, implantação do grupo de agentes de trânsito, implantação de dispositivos para controle de velocidade do tipo radar, dentre outras questões.

SEÇÃO III. Da criação do Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 6. Criar um Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU), composto por membros da equipe técnica municipal, representantes da sociedade civil, entidades e instituições ligadas aos assuntos de mobilidade urbana como associações de idosos e pessoas com mobilidade reduzida. O objetivo do NMMU é acompanhar as ações e projetos municipais de mobilidade urbana, bem como auxiliar a municipalidade na tomada de decisões quanto às demandas futuras e pontuais na gestão do trânsito local e da mobilidade urbana.


Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

SEÇÃO IV. Da criação da Transitolândia

Art. 7º. Instituir o espaço de educação para a Mobilidade Urbana voltado às crianças da rede escolar, denominado de Transitolândia, que consiste numa minicidade contemplando as principais situações do trânsito local, para primeiro contato das crianças e adolescentes com as normas de circulação e respeito no trânsito. A Transitolândia pode ser construída em espaço público ou área institucional com a realização de parceria público-privada com CFC's (Centro de Formação de Condutores).

Dos Modos Não Motorizados

SEÇÃO I. Da acessibilidade

Art. 8º Viabilizar as adequações quanto às normas de acessibilidade nos prédios públicos municipais, com instalação de pisos táteis, elevadores quando for o caso, sinalização sonora de entrada e saída de veículos, dentre outros parâmetros da legislação vigente, em especial à NBR 9050.

Art. 9º Garantir adequações e revitalizações de praças e parques municipais, com instalação de pavimento acessível, sem, contudo, desconfigurar os aspectos históricos e regionais.

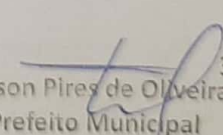
SEÇÃO II. Das calçadas e padronizações

Art. 10º Estabelecer parâmetros mínimos para a construção de novas calçadas no município, através da divulgação de cartilha detalhada com indicação de materiais e dimensionamentos.

Art. 11º Admitir larguras mínimas por faixas e suas funções em novas calçadas, sendo:

I - Faixa de acesso: aquela destinada à transposição da calçada ligando a via pública ao lote lindeiro. Nesta faixa é possível instalar rampa de acesso às garagens quando for o caso. É importante evitar este obstáculo. A largura desta faixa é variável, porém recomenda-se que a instalação dessa rampa seja realizada em calçadas com pelo menos 2,00 (dois) metros.

II - Faixa de caminhabilidade: destinada ao deslocamento de pedestres com largura mínima de 1,20 (um metro e vinte) metros. Esta deverá ser pavimentada com piso não escorregadio, e livre de obstáculos ou desníveis.


Celson Pires de Oliveira³
Prefeito Municipal

Parágrafo único. As novas calçadas deverão possuir dimensões totais de 2,50 a 3,00 metros.

Art. 12º Instituir a política urbana local de adesão voluntária para adequações das calçadas públicas já existentes, com publicidade dos parâmetros, prazos e forma de adesão.

Parágrafo único. O munícipe poderá aderir voluntariamente ao programa e adequar sua calçada conforme orientações do departamento de obras e urbanismo da prefeitura, bem como do NMMU, em até 1(um) ano. Após este prazo a prefeitura poderá realizar as adequações e lançar dívida ativa ao proprietário que não aderiu voluntariamente. Para calçadas já consolidadas pode-se admitir larguras de 2,0 (dois) metros para garantia mínima de 1,20 metros de faixa de caminhabilidade e o restante como faixa de serviço. Em calçadas com menos de 2 (dois) metros não serão admitidas rampas de acesso ou qualquer outro obstáculo que comprometa a acessibilidade.

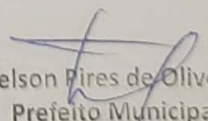
Art. 13º Promover o alargamento de calçadas nas vias urbanas em que haja possibilidade de retirada de faixa de estacionamento para ampliação da acessibilidade e caminhabilidade de pedestres em detrimento do uso do automóvel, sempre antecedido de estudos técnicos e avaliação do NMMU.

Art.14º Nos cruzamentos viários que apresentam maior fluxo de pedestres e problemas de visibilidade para transposição viária, promover o avanço de calçadas com objetivo de encurtar a distância na travessia de pedestres e ampliar a segurança e campo de visão para transposição de viária.

Art. 15º As calçadas já consolidadas deverão ser analisadas para identificação de indicadores que não as apontem como acessíveis, como por exemplo: material de pavimentação não escorregadios, piso tátil, degraus, desníveis, obstáculos como postes de sinalização, lixeiras, dentre outros elementos.

Art.16 º Estabelecer parâmetros para adequações e projeto de reestruturação para requalificação e estabelecimento da acessibilidade integral nas calçadas já consolidadas com objetivo de minimizar os conflitos. O município poderá desenvolver projeto para adequações nos principais eixos comerciais com requisição de recursos financeiros ou propor parcerias público privadas (PPP).

Art. 17º Notificar o proprietário de lotes vagos a construir as calçadas destes, estabelecendo um prazo máximo de execução dentro dos parâmetros e normas técnicas, respeitadas as faixas (de calçada ideal) estabelecidas nesta lei.

 4
Celson Feres de Oliveira
Prefeito Municipal

Em calçadas de esquinas, a rampa de acessibilidade é obrigatória. Após 2 (duas) notificações e encerrados os prazos, o município poderá executar as construções das calçadas notificadas e lançar dívida ativa no sistema interno da prefeitura vinculado ao proprietário.

Art. 18º Instalar rampas de acessibilidade em todas as esquinas da área urbanizada, bem como nas áreas de futuros loteamentos e expansões urbanas.

Art. 19º Adotar larguras mínimas de 3,00 (três) metros de calçadas para novos loteamentos respeitando as faixas e suas funções propostas.

Art. 20º Fica proibida a exposição de mercadorias nas calçadas públicas como extensão de empreendimentos comerciais. Casos extremos e especiais em que haja espaço amplo e com garantia de 1,20 metros de faixa livre, poderão ser admitidos pelo NMMU, deliberando sobre a temática e restrições.

Parágrafo único. Havendo infração, o comerciante será notificado pela fiscalização municipal em até 2 (duas) vezes, e não sendo acatada será gerada multa e dívida ativa no CNPJ correspondente.

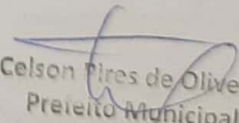
Art. 21º O depósito de entulhos de construção civil e materiais de construção nas calçadas públicas fica proibido. Em casos que haja largura suficiente para a caminhabilidade livre de pedestres em 1,20 metros de largura, o depósito destes materiais poderá ser autorizado mediante apreciação do NMMU, com prazo mínimo para retirada do entulho e devido descarte.

Art. 22º A fabricação de massa de concreto em calçada pública é vedada. Em caso de fiscalização e comprovação da infração será lavrada multa e dívida ativa ao munícipe ou empresa de construção, ficando condicionado o retratamento do pavimento urbano e calçada que possam ter sofrido danos.

Art. 23º Poderá ser autorizado o uso de parte da calçada pública para vedação por tapume em caso de obras e reparos nas edificações.

SEÇÃO III. Dos pedestres, da caminhabilidade e do conforto térmico

Art. 24º Priorizar o deslocamento à pé, estimulando a prática através de calçadas acessíveis quando da consolidação de novos loteamentos, edificações e toda e qualquer intervenção viária, garantindo o direito de ir e vir de forma segura dos pedestres.


5
Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

Art. 25º Estimular a implantação futura de calçadas direcionados para uso exclusivo dos pedestres, conforme estudos complementares e de viabilidade, principalmente nos eixos comerciais tanto na área central como nos bairros adjacentes.

Art. 26º Estabelecer um plano de Arborização Municipal com indicação de espécies arbóreas adequadas para a área urbanizada e com raízes menos impactantes no pavimento ao longo de sua evolução e desenvolvimento.

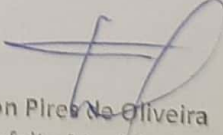
Art. 27º Desenvolver campanhas publicitárias e ações de educação voltadas para os direitos e deveres dos pedestres na circulação viária urbana, com orientações de travessias em rampas de acessibilidade, faixas de pedestres e travessias elevadas de forma segura e adequada sem comprometer a integridade física de todos os cidadãos.

Art. 28º Instalar faixas de pedestres nos cruzamentos viários com fluxo predominantemente de pedestres, com ampla visibilidade e segurança pela sinalização de trânsito. A proposta aplica-se em toda área urbana, em especial nas áreas de entorno dos polos geradores de tráfego (PGT's).

Art. 29º Instalar prioritariamente travessias elevadas nas áreas de entorno dos PGT's respeitadas as dimensões estabelecidas pelas resoluções CONTRAN vigentes. Recomenda-se instalação deste dispositivo nas áreas escolares, hospitalares, agências bancárias, eixos comerciais e em vias com fluxo significativo de pedestres. Observar sempre as condições de drenagem para instalação deste dispositivo.

Art. 30º Viabilizar as adequações técnicas em função das normas do CONTRAN sobre os dimensionamentos destes dispositivos já instalados, com objetivo de garantir a eficiência destes. Observar principalmente as laterais destinadas ao escoamento superficial de águas pluviais e estabelecer o devido tratamento para a travessia segura de pessoas com mobilidade reduzida e de cadeirantes.

Art. 31º Criar e adotar espaços públicos para compartilhamento de vivências humanas em detrimento ao uso exagerado do automóvel. Estudos para supressão gradativa de algumas faixas de estacionamentos para aplicação de projetos chamados *parklets* deverão ser analisadas pelo núcleo municipal de mobilidade urbana, com estudos de viabilidade técnica e operacional, devolvendo a rua e a cidade para as pessoas.


Celso Pereira da Oliveira
Prefeito Municipal

6

SEÇÃO IV. Do sistema cicloviário

Art. 32º Estabelecer a rede cicloviária como modo de transporte prioritário no município, pelo perfil histórico-cultural e com integração modal futura com outros modos de transporte coletivo.

Art. 33º Ficam estabelecidas como parte integrante do sistema cicloviário, conforme o ANEXO IV: MAPA CICLOVIÁRIO E ANEXO XII PERFIS CICLOVIÁRIOS, a instalação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas, bem como a instalação de infraestrutura de apoio e segurança aos usuários, como sinalização de tráfego e bicicletários.

Art. 34º O sistema cicloviário será implantado em fases, sendo:

I - 1ª Fase: Ciclovia, sentido duplo de direção, compreendendo toda a extensão da Avenida Brasil. ANEXO VI: PROJETO DE INTERVENÇÃO VIÁRIO: AVENIDA BRASIL COM A AVENIDA JOÃO MANSUR E ANEXO VIII: PROJETO DE INTERVENÇÃO VIÁRIO: PLANO GERAL AVENIDA BRASIL DE MÃO ÚNICA.

II - 2ª Fase: Ciclorotas: Rua Presidente Vargas, Rua Floriano Peixoto, Rua Marechal Teodoro, Rua Uberlândia, Rua Júlio Cassiano Campos, Rua Veríssimo e Avenida João Mansur. ANEXO VII: PROJETO DE INTERVENÇÃO VIÁRIO: PRAÇA TIRADENTES e ANEXO IX: PROJETO DE INTERVENÇÃO VIÁRIO: AVENIDA JOÃO MANSUR – ROTATÓRIA.

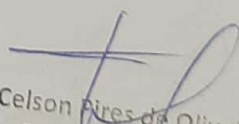
III - 3ª Fase: Vias compartilhadas: Rua Maria Petrolina Freitas e Rua Deolindo de Freitas Paixão.

IV - 4ª Fase: Projeção futura de ampliação da rede cicloviária interligando o setor Lagoa Park, o Parque Linear do Rio Uberaba e as demais lagoas conforme projeções apresentadas nos projetos executivos.

Art. 35º Em novos loteamentos, o empreendedor deverá projetar a conexão da rede cicloviária municipal promovendo a integração com as seções já consolidadas ou em fase de implantação futura.

Dos Modos Motorizados

SEÇÃO V. Do transporte por veículos individuais


7
Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

Art. 36º Desestimular o uso dos veículos individuais através de campanhas educativas, programas, projetos e ações direcionadas para os modos não motorizados como à pé e por bicicletas.

SEÇÃO VI. Do Sistema de transporte coletivo por ônibus

Art. 37º Viabilizar a implantação do STM - sistema de transporte coletivo por ônibus no município, conforme as demandas urbanas e distritais, bem como localidades rurais e integração com o transporte intermunicipal.

Art. 38º Realizar estudos técnicos para obtenção da matriz origem/destino municipal de modo a fundamentar a implantação do STM e sua eficiência. A matriz O/D deverá ser reanalisada em tempo não superior a 5 (cinco) anos.

Art. 39º Realizar estudos técnicos de viabilidade econômica para implantação de programas de subsídios financeiros e programas de tarifa social à população carente.

Art. 40º Estabelecer parcerias público-privadas para implantação da infraestrutura mínima dos pontos de embarque/desembarque, abrigos, sinalização dos PED's, sistema de informação de horários e itinerários (pontos de embarque/desembarque).

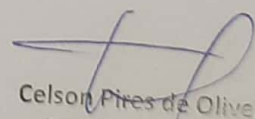
Art. 41º Quando da operação do STM, a concessionária deverá emitir planilha mensal informando ao departamento responsável, dados operacionais como kilometragem rodada, carregamento de passageiros, linhas e características, dentre outras que a municipalidade julgar necessária.

Art. 42º Promover gradativamente, a integração dos demais modos de transportes com o STM, principalmente como a rede cicloviária.

SEÇÃO VII. Do Sistema de transporte por vans escolares, por taxi, por mototaxi e motofrete e por aplicativos

Art. 43º Regulamentar os serviços de transporte de escolares conforme artigos 135 e 136 do CTB, e resoluções correlatas, com inspeção veicular semestral para emissão de autorização municipal para o serviço.

Art. 44º Adequar a legislação e sistema de transporte por taxi municipal à legislação federal.


8
Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

Art. 45º Regular o serviço de transporte de passageiro e de mercadorias por motos conforme a legislação federal e resoluções vigentes do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito).

Art. 46º Verificar a viabilidade técnica e por demanda futura para regulamentação do serviço de transporte de passageiros por aplicativo no âmbito municipal e intermunicipal, através de legislação específica.

SEÇÃO VIII. Do Transporte universitário

Art. 47º Realizar estudos de viabilidade técnica-financeira e balanço econômico municipal para sustentabilidade ou não do financiamento integral do transporte universitário ofertado à população.

Art. 48º Replanejar as rotas urbanas do transporte universitário e os seus respectivos PED's.

Art. 49º Dotar de infraestrutura adequada, após análises e estudos detalhados, os pontos de embarque/desembarque dos alunos.

SEÇÃO IX. Do Transporte intermunicipal

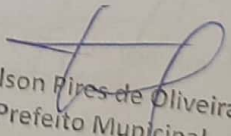
Art. 50º Regular os pontos de embarque e desembarque do transporte de passageiros intermunicipal originários e destinados aos municípios vizinhos.

Art. 51º Mapear e sinalizar os PED's (pontos de embarque e desembarque) do transporte intermunicipal.

Art. 52º Viabilizar parcerias público-privadas com as empresas concessionárias do transporte intermunicipal para a instalação de infraestrutura mínima para embarque e desembarque acessível dos passageiros e usuários.

Do Sistema Viário

SEÇÃO X. Da classificação e hierarquização viária urbana funcional

 9
Celson Feres de Oliveira
Prefeito Municipal

Art. 53º Fica estabelecida a seguinte classificação viária urbana funcional:

- I - Vias de Trânsito Rápido:
- II - Vias Arteriais: Avenida Brasil e Avenida Mansur
- II - Vias Coletoras Principais: Rua Deolindo Freitas Paixão, Rua Presidente Vargas, Rua Antônio Prata, Rua Jesus Marques Prata e Rua João M. Oliveira.
- IV - Vias Locais: demais vias integrantes do sistema viário consolidado e a consolidar.

SEÇÃO XI. Dos eixos rodoviários

Art. 54º Estabelecer parceria público privadas com os órgãos de jurisdição sobre os eixos rodoviários com objetivo de consolidar ações e projetos que minimizem índices de acidentes e viabilizem a instalação de OAE's (Obra de Arte Especiais).

Art. 55º Verificar possibilidade futura de consolidação de anel viário com objetivo de retirada do fluxo de veículos pesados com interação na área urbana.

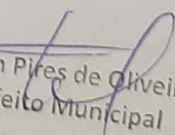
SEÇÃO XII. Do sistema de circulação viária

Art. 56º Implantar sistema único de direção nas vias urbanas em que a segurança viária esteja comprometida com o fluxo intenso de veículos automotores, estacionamentos nos dois sentidos e apenas uma faixa de rolamento.

Parágrafo único. Para implantação deste sistema, estudos de contagens volumétricas deverão preceder a elaboração de projetos viários e as alterações do sentido viário deverão ser analisadas pelo NMMU.

Art. 57º Ordenar e regulamentar as vagas de autos e motos, privilegiando as vagas de motos nos cruzamentos/esquinas para maior visibilidade de transposição viária.

SEÇÃO XIII. Dos polos geradores de tráfego (PGT's)


Celson Pires de Oliveira 10
Prefeito Municipal

Art. 58º Ficam denominados PGT's, empreendimentos como: unidades escolares, igrejas, hipermercados, unidades de saúde, núcleos comerciais e todo empreendimento que possa originar e destinar um número considerável de viagens/dias.

Art. 59º Conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1998), nenhum projeto de edificação que possa se transformar em PGV - perturbando ou interrompendo a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocando em risco sua segurança - 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.

Art. 60º O requerente de licença para construção e instalação de empreendimento classificado como PGT's, fica obrigado a apresentar um RIT – Relatório de Impacto de Tráfego com a indicação de vagas a serem instaladas dentro do lote do empreendimento, destinando sempre 5% (cinco) do total das vagas para idosos e 2% (dois) para pessoas com deficiência.

Art. 61º Os novos PGT's não poderão recuar as edificações com a finalidade de instalação de estacionamentos exclusivos para clientes, rebaixando a testada frontal total da calçada, configurando retirada de estacionamento em via pública em detrimento ao particular. Casos especiais serão deliberados pelo NMMU.

SEÇÃO XIV. Do sistema de carga e descarga urbana

Art. 62º Restringir o acesso de veículos longos na área central, permitindo apenas veículos pesados com até 03 (três) eixos.

Art. 63º Regulamentar vagas de carga e descarga para veículos de até 03 (três) eixos na área central e nas vias comerciais, com horários e dias permitidos conforme a dinâmica local.

Art. 64º Verificar a projeção futura para criação de um C/D – Centro de Distribuição de mercadorias no distrito industrial, com objetivo de concentrar o volume de veículos pesados em um ponto para posterior redistribuição das mercadorias para a área comercial através do uso de veículos de cargas urbano, retirando-os da área central.


11
Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

SEÇÃO XV. Dos Estacionamentos

Art. 65º Regulamentar os empreendimentos com finalidade de estacionamento-garagem através de emissão de alvará de funcionamento após instalação de sinalização de entrada e da saída de veículos e rebaixamento de guia de calçada no máximo em 5 (cinco) metros de largura, mantendo a faixa livre de circulação de pedestres na calçada.

Parágrafo único. Em caso de estacionamento em esquinas, a área chanfrada não deverá ser o acesso de entrada para o empreendimento.

Art. 66º Manter o mesmo tipo de estacionamento ao longo das vias, evitando a regulamentação ora, de estacionamentos tipo 45º, ora paralelo à guia da calçada.

Art. 77º Disciplinar as vagas de motocicletas e veículos de passeios, ordenando os espaços públicos e ampliando a segurança de transposição viária com as vagas de motos sempre no início dos quarteirões.

SEÇÃO XVI. Das áreas de embarque e desembarque de escolares

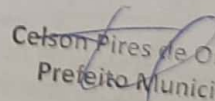
Art. 78º Implantar áreas de embarque/desembarque nas unidades escolares e demais empreendimentos considerados como PGT's

SEÇÃO XVII. Das vagas especiais de Pessoas com Deficiência e Idosos

Art. 79º Garantir 2% (dois) do total de vagas de estacionamentos, para as PCD's (Pessoas com Deficiência) e 5% (cinco) do total de vagas de estacionamento par idosos privilegiando os locais por demanda como clínicas, hospitais, farmácias, prédios públicos, escolas e praças, conforme as Resoluções CONTRAN nº303 e 304/2008.

SEÇÃO XVIII. Do rebaixamento de calçadas

Art. 80º O rebaixamento de calçadas poderá ser autorizado em casos especiais, analisados pelos NMMU e este deverá ser realizado na faixa de acesso das calçadas, não obstruindo a via.


Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

Parágrafo único. O mesmo é permitir apenas para acesso veicular às garagens e rampas de acessibilidade.

SEÇÃO XIX. Dos obstáculos nas esquinas/cruzamentos

Art. 81º A instalação de qualquer objeto não regulamentado pelo NMMU nas esquinas e cruzamentos viários, sofrerá notificação e multa conforme cada caso. Trilhos e tubulações só poderão ser instalados mediante projeto executivo que comprove a eficiência quanto ao objetivo proposto do obstáculo, como, por exemplo, coibir a degradação da calçada por veículos longos.

SEÇÃO XX. Das caçambas de coleta de entulhos de construção civil

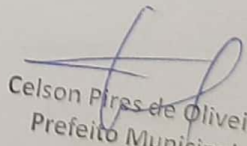
Art. 82º Padronizar o uso e as unidades de coleta de entulhos na cor amarela em sua totalidade, com sinalização retro refletiva de 8 (oito) a 20 (vinte) cm de largura, instaladas em todas as suas laterais e na medida da altura das caçambas, e com nome e telefone da Empresa responsável em caracteres legíveis e em Caixa Alta;

Art. 83º O uso das caçambas estacionárias nas vias ou logradouros públicos deverá ser realizado somente por empresas legalmente autorizadas pelo Poder Público Municipal, sendo de inteira responsabilidade da empresa permissionária, a colocação e a disposição da caçamba na via pública, ficando proibida a mudança da posição da caçamba estacionada alinhada paralelamente à guia da calçada no logradouro público.

Art. 84º Deverá ser observado o afastamento mínimo de 10m (dez metros) de qualquer esquina ou de pontos de embarque e desembarque, áreas de carga e descarga, vagas especiais de idosos e pessoas com deficiência.

Parágrafo único. Casos especiais serão deliberados pela municipalidade. Na inobservância dos itens sobre a regulamentação deste serviço, notificações e multas serão emitidas.

SEÇÃO XXI. Das interdições viárias


Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

13

Art. 85º Todo cidadão pode solicitar interdição viária diretamente ao protocolo geral da prefeitura com destino à análise do NMUB, com prazo mínimo de 15 (quinze) dias de antecedência para a realização de estudos técnicos de viabilidade e segurança, bem como as devidas providências para desvio de rotas de tráfego e transportes.

SEÇÃO XXII. Da Sinalização de Trânsito

Art. 86º Revitalizar periodicamente a sinalização vertical e horizontal de trânsito em toda a malha urbana e distrital, conforme normas CONTRAN e projetos executivos do órgão municipal de trânsito.

SEÇÃO XXIII. Da implantação das Zonas 30

Art. 87º Implantar o sistema de retenção de velocidade veicular denominada de Zona 30, com intervenções geométrico viárias como alargamento de calçada e redução da largura de caixa de rolamento.

Das Disposições Finais

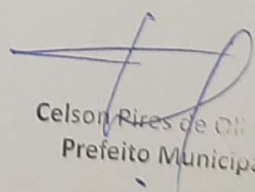
Art. 88º O Município para a promoção das ações e diretrizes da Mobilidade Urbana Municipal deverá observar as dotações orçamentárias a cada ano, bem como realizar Parcerias Público Privadas (PPP) e requisição de recursos federais e estaduais quando da liberação de programas para a promoção da mobilidade urbana.

Art. 89º Verificar, e analisar junto ao NMMU, a possibilidade de elaboração de Plano Diretor da Orla do Rio Grande como potencial turístico e econômico, respeitadas as questões de sustentabilidade e inserção da localidade nas ações de mobilidade urbana local.

Art. 90º O PlanMob deverá ser revisado em um prazo não superior à 10 (dez) anos após a publicação.

Art. 91º Realizar novas pesquisas e estudos técnicos para verificar as demandas por mobilidade da população urbana e distrital.

Art. 92º As ações e projetos de mobilidade devem contemplar as comunidades e distritos municipais.

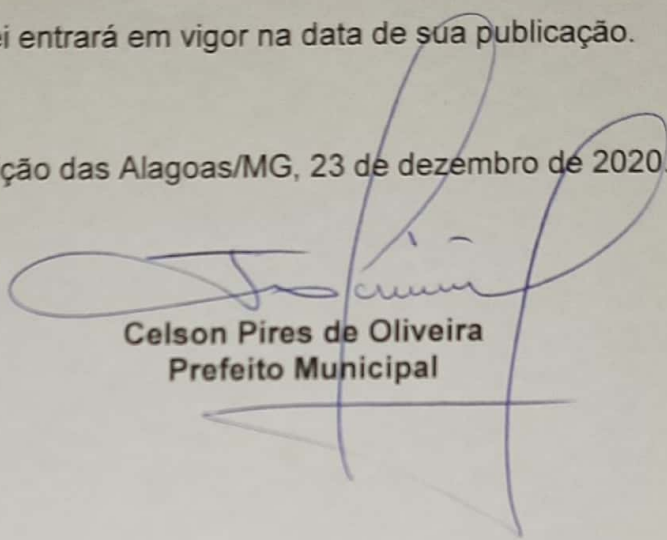

Celso Pires de Oliveira
Prefeito Municipal

14

Art. 93º Fica estabelecido como parte integrante desta lei, o Caderno Diagnóstico e de participação popular, o Caderno de propostas e diretrizes, o Material apresentado em audiência pública e o Caderno de Projetos de Intervenções Viárias: Avenida Brasil, Rua Deolindo de Freitas, Rua João Mansur, Rede Cicloviária e perfis.

Art. 94º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Conceição das Alagoas/MG, 23 de dezembro de 2020.


Celson Pires de Oliveira
Prefeito Municipal