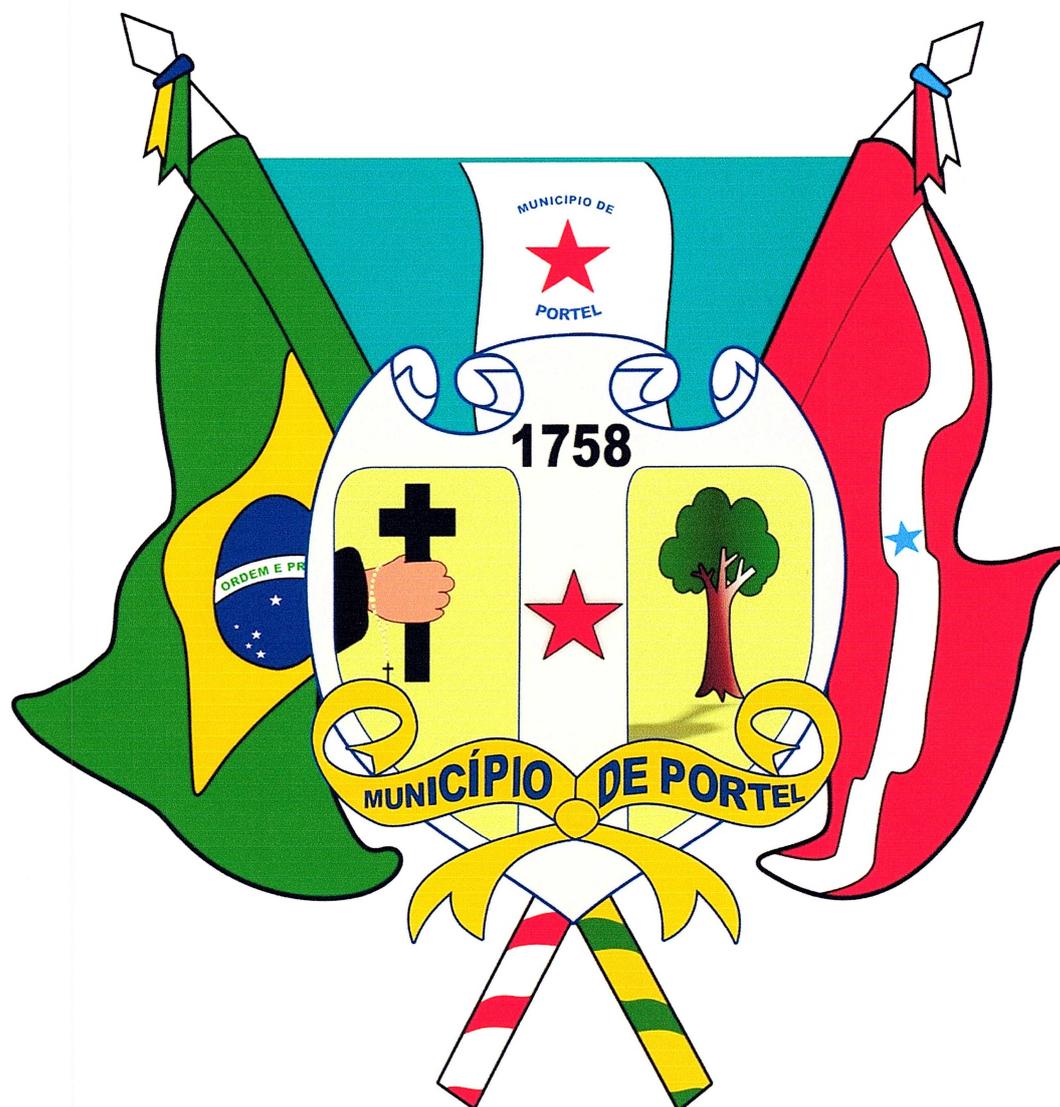


**LEI COMPLEMENTAR Nº 007, DE 17 DE
SETEMBRO DE 2018.**



**INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA DE PORTEL – PARÁ,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**



LEI COMPLEMENTAR Nº 007, DE 17 DE SETEMBRO DE 2018.

**INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA DO
MUNICÍPIO DE PORTEL – PARÁ, E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

O prefeito do Município de Portel, Estado Pará, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e publica a seguinte lei:

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Portel (PlanMob-Portel), estabelece as diretrizes para acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Complementar nº 005, de 22 de Junho de 2017, que institui o Plano Diretor do Município de Portel.

Parágrafo Único – PlanMob-Portel tem por finalidade orientar as ações do Município de Portel no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras da população portelense.

Art. 2º. o PlanMob-Portel guarda compatibilidade com a **Lei Complementar nº 005**, de 22 de Junho de 2017, e de acordo com a **Lei Federal nº 12.587/12**, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO I

Das Diretrizes e Objetivos

Art. 3º. A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

I – estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfegos e importância na rede viária visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II – classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de



veículos de carga ou de passageiros, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III – definir as seções viárias por classe, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do presente documento, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;

IV – preservar a integridade das zonas residenciais, através da disciplina do tráfego de passagem de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;

V – garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não motorizado, o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, de bicicleta, de transporte coletivo, de motocicletas e veículos em geral; e

VI – privilegiar o uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé.

CAPÍTULO II

Dos Conceitos e Definições

Art. 4º. Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II – BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

III – CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

IV – CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V – CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;



VI – CAIXA DA VIA: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais e acesso aos lotes;

VII – CICLO ELÉTRICO: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 KW, dotado ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VIII– CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclo faixas, sem segregação física;

IX– CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

X – ALINHAMENTO PREDIAL: a linha divisória entre lote e o espaço público;

XI – ESPAÇO PÚBLICO: área de propriedade pública e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

XII – ARRUAMENTO: conjunto de espaços públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

XIII – CANTEIRO CENTRAL: espaço existente entre duas pistas principais, em geral de sentidos opostos, de uma mesma via;

XIV – CALÇADÃO: vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, contendo mobiliário urbano e paisagismo;

XV– ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

XVI – LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XVII– MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

XVIII– MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XIX– MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XX– MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;



XXI- PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXII – PASSEIOPÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XXIII-PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXIV- PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispendo de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XXV- POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXVI – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXVII- TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XXVIII- TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXIX- TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXX- TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXXI – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXXII-VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXXIII- VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXXIV – VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;



XXXV – VIA EXPRESSA: via cujos acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho espacial, e as interseções sempre a nível diferente. Não se permite estacionamento, descarregamento de mercadorias, nem pedestres. O transporte público só em um ônibus expressos, em pontos de parada especialmente desenhados nos intercâmbios;

XXXVI – VIASEMI-EXPRESSA: via constituída por alguns trechos expressos;

XXXVII – APROXIMAÇÃO: espaço da via localizado na chegada desta ao se cruzar com outra;

XXXVIII – MEIOFIO: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada de faixa de rolamento;

XXXIX – VIAS ESTRUTURADORAS CONTINENTAIS: são eixos viários interurbanos e entre bairros da Macrozona Continental, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

XL– VIAS ESTRUTURADORAS PENINSULARES: são eixos viários intra-urbanos na Macrozona Peninsular, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

XLI – VIAS LOCAIS: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;

XLII– VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;

XLIII – VIAS SECUNDÁRIAS: vias que servem de ligação entre as vias estruturadoras;

XLIV – TRILHAS: São caminhos rudimentares e, geralmente, tortuosos, com diferentes formas, comprimentos e larguras, entre vegetação, que possuem o objetivo de aproximar o caminhante ao ambiente natural, ou conduzi-lo a um atrativo específico, possibilitando seu entretenimento ou educação através de sinalização ou de recursos interpretativos, utilizando de forma sustentável os recursos naturais.

CAPÍTULO III

Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I



Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais

Art. 5º. O PlanMob-Portel obedece aos seguintes princípios:

- I – reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo Município;
- II – universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
- III – acessibilidade à pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida;
- IV – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V – gestão democrática, planejamento e avaliação;
- VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;
- VII – equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros;
- VIII – segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;
- X - consolidação da vocação turística do município;
- XI - articulação com os sistemas Estadual e Federal de mobilidade.

Art. 6º. O PlanMob-Portel orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I – priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- II – criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- III – integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do município;
- IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- V – priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- VI – desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;



VII – desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano tradicional, interligação entre os bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo;

VIII– planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

IX – estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

X– fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XI – busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-Portel;

XII –capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do PlanMob-Portel;

XIII– promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob-Portel;

XIV – priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário, para a otimização do sistema de transporte público coletivo;

XV – criação de uma malha ciclo viária, vias de circulação de pedestres e trilhas para o ecoturismo.

Art. 7º. O PlanMob-Portel possui como objetivos gerais:

I – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II – contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III – proporcionar melhoria das condições urbanas 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 no município;

V – consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO IV

Do Plano de Mobilidade Urbana de Portel - PlanMob-Portel

Seção I

Do Conteúdo do PlanMob-Portel

Art. 8º. O PlanMob-Portel contempla:



I – os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – as metas de curto, médio e longo prazo;

III – os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;

IV – ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

V – as recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de paraciclos e bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação e qualificação de travessias, calçadas e servidões, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de acalmamento de tráfego, desbloqueio das servidões, tratamento paisagístico com prioridade da arborização, instalação de equipamentos públicos, dentre outras;

VI – os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e de suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema complementar de transporte coletivo;

VII– a garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

VIII – a garantia da equidade social, por meio de política tarifária, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere ao módulo de transporte coletivo;

IX – a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

X – a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas,



respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XI – política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transportes urbanos;

XII – a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 9º. O PlanMob-Portel contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I – tornar o transporte coletivo mais atrativo, promovendo a redução do uso do transporte individual motorizado;

II – promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

III – promover a segurança no trânsito;

IV – assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de meios não motorizados;

V – tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, a fim de estimular o turismo, sua vocação econômica;

VI – tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

VII – consolidar uma malha viária estrutural.

Art. 10. Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 9º, desta Lei, o PlanMob-Portel estabelecerá metas de curto, médio e longo prazos, cuja observância deverá ser monitorada.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I – a criação de rede de calçadas para estimular o deslocamento intra e interbairros adequado à circulação de pedestres;

II – a criação de rede de vias específicas para o tráfego de bicicletas, que possibilite a circulação intra e interbairros, a partir da elaboração de um Plano Diretor Cicloviário;

III – a promoção do transporte coletivo de qualidade, que possibilite a limitação do tráfego de automóveis na península;



IV – a promoção da melhoria das condições de circulação e acesso dos transportes públicos para os portadores de necessidades especiais;

V – a distribuição de áreas para estacionamento de automóveis de forma integrada ao sistema dos transportes coletivos;

VI – a sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos com identificação turística.

VII – a criação de um circuito de trilhas para a prática do ecoturismo integrado à malha viária e cicloviária;

VIII – implantação do sistema de informações acessível aos usuários sobre itinerários, horários, tarifas e integrações dos transportes coletivos.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará:

I – o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

I – a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I – a difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;

II – a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III – a atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV – o estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:



I – regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II – adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do município;

III – aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

IV – o estudo de viabilidade para a regulação dos serviços de transporte marítimo tornando-os economicamente viáveis, garantindo o deslocamento de pessoas e bens, considerando a sazonalidade da demanda.

Art. 16. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a inclusão social, o Poder Executivo priorizará:

I – a implantação da política tarifária do transporte coletivo, com vistas a proporcionar maior inclusão social;

II – a adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III – a garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Art. 17. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de consolidar uma malha viária estrutural no município, o Poder Executivo priorizará:

I – a requalificação do eixo viário estrutural de acesso ao centro tradicional e sua integração à Via Alternativa, de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos na área urbana e de expansão urbana;

II – a consolidação e a requalificação da Via Alternativa conectando a porção continental com os bairros da cidade;

III – elaboração de um plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados a um plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos.

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão



Art. 18. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

I – adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

II – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

III – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados;

IV – controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

V – monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias, em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VI – implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VII – implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

CAPÍTULO V

Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 19. O Sistema de Mobilidade do Município de Portel leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade e considera a sazonalidade da demanda devido às características de funcionamento das atividades turísticas.

§ 1º São os meios de transporte urbanos:

I – motorizados; e

II – não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;



II – quanto à característica do serviço:

- a) coletivo; e
- b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:

- a) público; e
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II – estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III – terminais rodoviários;

IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V – sinalização viária e de trânsito;

VI – equipamentos e instalações;

VII – instrumentos de controle e fiscalização, através de ações do Departamento Municipal de Trânsito de Portel – DEMUTRAN.

Seção I

Da Infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 20. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I – consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

II – implantação de Terminal Rodoviário, integrado a um Sistema de Transporte Público e a um Plano de Estacionamentos para a acolhida de automóveis;

III – criação de um Circuito de Trilhas, com os objetivos de:

a) estimular a valorização da natureza aliada à cadeia produtiva do turismo, principalmente nos segmentos Ecoturismo, Turismo de Aventura, Turismo de Experiência, Turismo Rural e Turismo Científico, tendo como objetivo conciliar o lazer à preservação da natureza, buscando assim firmar conhecimentos e criar perspectivas para as comunidades envolvidas.



b) contribuir para a ampliação e a diversificação da oferta turística, promovendo a inclusão social, gerando oportunidades de emprego e renda, através da formatação, divulgação e comercialização de novos produtos turísticos.

IV – elaboração de um Plano Diretor Cicloviário;

V – criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do município.

Art. 21. As diretrizes estabelecidas no art. 20, desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I – consolidação e requalificação das Ruas 22 de Setembro e Pacajá servindo de eixo de interligação entre os Bairros da Castanheira, Cidade Nova, Portelinha, Pinho, Muruci e Centro.

II – implantação do Terminal Rodoviário no Bairro da Cidade Nova integrado ao Sistema de Transporte Público, e de um sistema tarifário vinculado a um Plano de Estacionamentos;

III – revitalização e readequação da Rua Pacajá, 02 de Fevereiro, 22 de Setembro, Santos Dumont, Padre Emilio Martins e Augusto Montenegro como via de bairro, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado, no trecho da Rua Padre Emilio Martins, na Rua Santos Dumont e Augusto Montenegro.

IV – criação de uma nova opção de acesso ao Município de Portel a partir da Estrada do Acuti-pereira.

Seção II

Do Transporte de Cargas

Art. 22. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I – restrição de acesso de veículos de grande porte nas ruas, travessas e avenidas de grande concentração de pedestres.



- Segunda-feira, terça-feira, quarta-feira, quinta-feira, sexta-feira, sábado e domingo das 22h (vinte e duas) às 6h (seis) da manhã, nas seguintes Ruas e Avenidas:
 - Rua 02 de Fevereiro;
 - Avenida Marechal Floriano Peixoto;
 - Rua Magalhães Barata;
 - Rua 07 de Setembro;
 - Rua Padre Emilio Martins;
 - Rua Santos Dumont;
 - Rua Padre Antônio Vieira;
 - Rua 22 de Setembro;
 - Avenida Augusto Montenegro;
 - Avenida Duque de Caxias.
 - Rua Portel Tucuruí;
 - Rua Ipiranga;
 - Rua Castelo Branco;
 - Rua Hugo Carlos Sabóia;
 - Rua Coronel Raimundo Ferreira Guedes;
 - Rua 1º de Maio;
 - Rua 10 de Dezembro;
 - Rua Presidente Vargas;
 - Rua Manoel Antônio Fialho;
 - Rua Hamilton Moura;
 - Rua Presidente Geisel;
 - Rua Severiano de Moura;
 - Rua 31 de Março.

II – criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades. O Trapiche Municipal será utilizado apenas para carga e descarga e a Hidroviária apenas para embarque e desembarque de passageiros.

Paragrafo único. Dependendo da atividade, a carga e descarga precisam de orientação de órgão competente, no caso a Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMA e



Departamento Municipal de Transito – DEMUTRAN, para fazer o acompanhamento. Podendo mudar o horário de acordo com a necessidade.

Seção III

Do Transporte Público Coletivo

Art. 23. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer, através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 24. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Portel.

I – receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no Art. 75 da Constituição Federal e da outras providências.

II – ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III – ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

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

Art. 25. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I – implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II – ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III – modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;



IV – ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V – diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI – desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo.

VII – promoção da modernização tecnológica no sistema de trânsito e transporte, com a utilização de equipamentos e aplicativos de geotecnologia, como GPS, Sistemas de Informação Geográfica-SIG, GoogleMaps, Waze, etc.

VIII – uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX – adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X – cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 26. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

I – implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II – promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III – promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e

IV – promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV

Do Transporte Público Individual

Art. 27. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Seção V

Do Transporte Não Motorizado



Art. 28. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas, a circulação a pé e tração animal.

Art. 29. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Diretor Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 30. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente os equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praias, às praças e aos parques.

Parágrafo único – Emparques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 31. O sistema cicloviário deverá garantir:

- I – a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II – a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;
- III – a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Seção VI

Dos Pedestres do PlanMob - Portel

Art. 32. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 33. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 34. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

- I – ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;
- II – calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;



- III – faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV– iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
- V– equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

VI– garantia de uma malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;

VII– oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais, e estabelecimento de áreas exclusivas para pedestres no Centro da Cidade, de acordo com projeto de requalificação da área central;

VIII – dispor de melhoria no acesso às praias, mediante redimensionamento e tratamento paisagístico adequado, possibilitando a prestação de serviços essenciais como os de socorro e de salvamento;

IX – criação de um circuito de trilhas com as seguintes características:

a) prever o desenvolvimento e a manutenção de um Programa de Trilhas para o Ecoturismo ou Turismo de Aventura, dando ao caminhante ou excursionista uma visão geral do Município, ao invés de concentrar a visitação em uma pequena área;

b) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de fiscalização das Áreas de Proteção Ambiental para a preservação do patrimônio natural e paisagístico de Portel;

X – Dispor de sinalização adequada com a identificação das vias e dos logradouros públicos, de acordo com o Guia Brasileiro de Sinalização Turística do Ministério do Turismo, cumprindo o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

XI - dispor de identificação, denominação, e reordenamento das principais praias da orla peninsular da sede do município: “Prainha”, “Vila Velha”, “Arucarã”, “Mangueirão”, “Tucano”, além das praias localizadas na região peninsular denominada “Ilha Grande do Pacajá”, seguindo padrões urbanísticos, ambientais e sanitários permitidos por lei, como o uso e ocupação adequados da orla, dimensão e formatação padrão dos quiosques-bares, com obrigatoriedade de registros sanitários, de funcionamento e de autorizações sonoras e ordenamento da deposição dos resíduos produzidos pelos quiosques.

XI – elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

XII – implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas;



XIII – criação de um sistema de compartilhamento público de bicicletas;

XIV – criação de um programa de acessibilidade universal nas praias do Acuti-pereira.

Parágrafo único – É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 35. São deveres dos pedestres:

I – andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II – atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III – quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV – ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

V – não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VI – obedecer à sinalização de trânsito.

Seção VII

Da Educação – PlaMob-Portel

Art. 36. A Educação do PlanMob-Portel tem como objetivo de difundir o conceito de mobilidade buscando a conscientização da população e mudança de comportamento para uma melhor qualidade de vida na cidade e na sociedade.

Art. 37. A Educação do PlanMob-Portel tem como diretrizes:

- I. Sensibilizar os cidadãos buscando aumentar o uso de modais não motorizados, coletivo e o uso consciente do transporte motorizado individual;

Art. 38. Serão desenvolvidas as seguintes ações voltadas a educação do PlanMob-Portel:

- I. Estimular o ensino sobre a mobilidade e a acessibilidade desde o nível fundamental na rede escolar, propagando a visão de cidadania na circulação e valorização do pedestre, do ciclista e dos meios de transporte coletivo e não motorizados, preservação do meio ambiente, saúde e inclusão social;
- II. Desenvolvimento de projetos de educação à mobilidade com foco em públicos vulneráveis, tais como: ciclistas, pedestres idosos, motociclistas e novos condutores;
- III. Realização de campanhas educativas voltadas à mobilidade;
- IV. Campanhas de divulgação de projetos e programas relacionados com a mobilidade de Portel;



- V. Oferecer programas de capacitação para os motoristas acerca do respeito aos pedestres e ciclistas.

CAPITULO VI

Das Vias Gerais – PlanMob-Portel

Seção I

Das Vias de Pedestres

Art. 39. Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, através de um Manual de Implantação de Calçadas de Portel, instituído através de Decreto do Poder Executivo, que vai ser construído pelo proprietário, titular no domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 40. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira.

Parágrafo único – Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados após autorização do órgão competente.

Art. 41. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

- I. O proprietário;
- II. O concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;
- III. A municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único – Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.

Art. 42. A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), e a largura mínima é de 2,5 (dois e meio) metros, devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único – Em casos especiais poderá haver rampas superiores, em função da topografia local. No entanto a cada trechos de ruas de até 60 (sessenta) metros, deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

Seção II

Da Hierarquização das Vias



Art. 43. O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 44. Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

- a) Via de Transito Rápido (ou Via Expressa);
- b) Via Arterial;
- c) Via Coletora; e
- d) Via Local.

Art. 45. Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

- I. Estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- II. Ampliar as áreas de calçamento e de ruas preferenciais de pedestres na Área Central;
- III. Propor um sistema de ciclovias;
- IV. Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não motorizada; e
- V. Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições e deslocamentos de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

Seção III

Da Função das Vias

Art. 46. A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerente a cada tipo é representada a seguir:

- a) **Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):** caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções e nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (Código de Trânsito Brasileiro-CTB); sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias. O transporte coletivo de passageiros é permitido só em ônibus expressos, com pontos de paradas desenhadas nos intercâmbios. Atende a deslocamentos de longa distância entre regiões logínguasda municipalidade, apresenta tráfego de passagem superior a 70% do volume de tráfego da via.



- b) **Via Arterial:** caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui um grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 45 e 70% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas troncos do sistema de transporte público passageiros.
- c) **Via Coletora:** caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros, apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45% do volume de tráfego da via. Pode abrigar itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros.
- d) **Via Local:** caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso as edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local, estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito, conecta-se entre si e com as vias coletoras, apresenta tráfego local superior a 70% do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno. Pode abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte públicos de passageiros.

Parágrafo único – A extensão das vias sem saída será no máximo 100 (cem) metros. E o espaço de retorno dessas vias devesse ter diâmetro mínimo de 20 (vinte) metros.

Seção IV

Da Identificação das Vias

Art. 47. A classificação normativa de vias segundo o Plano de Mobilidade de Portel é a seguinte:

a) **Vias de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):**

b) **Vias Arteriais:**

Rua 02 de Fevereiro;
Avenida Marechal Floriano Peixoto;
Rua Magalhães Barata;
Rua 07 de Setembro;
Rua Padre Emilio Martins;
Rua Santos Dumont;
Rua Padre Antônio Vieira;



Rua 22 de Setembro;
Avenida Augusto Montenegro;
Avenida Duque de Caxias.

c) **Vias Coletoras:**

Rua Portel Tucuruí;
Rua Ipiranga;
Rua Castelo Branco;
Rua Hugo Carlos Sabóia;
Rua Coronel Raimundo Ferreira Guedes;
Rua 1º de Maio;
Rua 10 de Dezembro;
Rua Presidente Vargas;
Rua Manoel Antônio Fialho;
Rua Hamilton Moura;
Rua Presidente Geisel;
Rua Severiano de Moura;
Rua 31 de Março.

d) **Vias Locais:** todas as demais vias não contempladas anteriormente.

§ 1º. Todas as vias existentes deverão atender as seções viárias normativas conforme definições do Plano Diretor de Portel.

§ 2º. Quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto parágrafo anterior, conforme dimensões e características físicas e de usos segundo os padrões de Seções Transversais Viárias que vão ser criadas através de Decreto do Poder Executivo.

CAPÍTULO VII

Do Sistema Cicloviário

Art. 48. O Sistema cicloviário deveser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e aos longos das vias.

Art. 49. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 50. A largura mínima de cada ciclovia deveser de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista de sentido duplo de circulação.



§ 1º As cicloviás, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semáfora se necessário.

§ 2º Os trechos das cicloviás devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 51. Fica a critério da gestão municipal competente o detalhamento e atualização do Sistema Cicloviário.

Art. 52. A proposição de um Sistema Cicloviário para Portel integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

CAPITULO VIII

Das Diretrizes Para Expansão Do Sistema Viário

Art. 53. As diretrizes para expansão do Sistema Viário de Portel é apresentada através de Decreto do Poder Executivo, no mapa intitulado “diretrizes estratégicas de expansão e adequação do sistema viário”.

§ 1º Os parâmetros de projeto de novas vias deverão seguir as características físicas mínimas através de Decreto do Poder Executivo.

§ 2º As calçadas das novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros definidos no Manual de Implantação de Calçadas, que será criado através de Decreto do Poder Executivo, e sua implantação deverá estar vinculada a um projeto paisagístico.

§ 3º Na abertura de novas vias locais deverá ser evitada a fluência do traçado do entorno, para evitar sua continuidade e preservar assim a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 4º As vias arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos.

§ 5º A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de talvegues, sendo aceitáveis rampas de até 18% (dezoito por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§ 6º Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundo de vales.

§ 7º As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

CAPITULO IX



Da Sinalização De Transito

Art. 54. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§1º toda e qualquer via pavimentada de Portel deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre picos.

Art. 55. Dever-se-á adotar:

- I. Sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferencia em relação às vias de hierarquias diferentes, executando-se cruzamentos entre vias locais;
- II. Sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, as saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;
- III. Sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessias de pedestres.

Art. 56. Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto de segurança.

§ 1º O tempo mencionado no caput deste Artigo será indicado através de porta foco independente e fase exclusiva;;

§ 2º Os semáforos de pedestres deverão atender os requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

CAPITULO X

Das Áreas De Estacionamento

Art. 57. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios para veículos pesados.

Art. 58. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as resoluções do CONTRAN N° 303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 59. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada a prévia análise e aprovação pelo Departamento Municipal de Trânsito.



Art. 60. É função exclusiva da Prefeitura Municipal estabelecer os trechos para implantação de vagas de estacionamento público.

Art. 61. É obrigação do Município de Portel implantar o sistema de estacionamento rotativo com distribuição eficiente no espaço urbano, efetuando a cobrança sobre o seu uso.

Art. 62. Cabe a Prefeitura Municipal definir a política tarifária do sistema de estacionamento rotativo.

Art. 63. Serão reservadas no mínimo 2% (dois por cento) das vagas de estacionamento público para uso exclusivo de veículos conduzidos ou que transportem deficientes físicos, preferencialmente em finais de quadra ou a frente de escolas e demais órgãos públicos.

Art. 64. Serão reservadas 5% (cinco por cento) das vagas de estacionamento público para veículos que transportem idosos, devendo ser alocada nas proximidades de acessos e equipamentos públicos e mediante solicitação devido à demanda recorrente.

Art. 65. A Prefeitura Municipal fica responsável por cadastrar e credenciar os veículos destinados ao transporte de portadores de deficiência, identificando-os adequadamente com a resolução 304/2008 do CONTRAN.

Art. 66. A Prefeitura terá a função de credenciar os veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente com a resolução 303/2008 do CONTRAN.

Art. 67. Deverão ser delimitados os estacionamentos de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, tornando proibido o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 68. A Prefeitura Municipal poderá proibir o estacionamento em horários específicos e permiti-lo em outros de acordo com as necessidades operacionais.

Art. 69. As vias deverão ser sinalizadas conforme determinação do CONTRAN constando informação complementar com o horário e dias da proibição.

Art. 70. As vagas destinadas ao embarque e desembarque de deficientes físicos deverão possuir faixa auxiliar de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) com rampa de acesso a calçada em desníveis, conforme NBR 9050/2015.

Art. 71. A regulamentação dos espaços viários destinados a estacionamento deverá levar em conta as especificidades de cada tipo de trecho de via, devendo-se manter fluidos todos os sistemas que compõem a mobilidade urbana.

Art. 72. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento somente quando apresentados em projetos e autorizados pela prefeitura Municipal e seguindo os preceitos listados:

- I. Sem sobreposição com passeio público;



- II. Possuírem inclinação máxima de 3% (três por cento) em relação ao meio-fio;
- III. Não obstruírem o fluxo longitudinal de pedestres;
- IV. Estarem devidamente sinalizados aos transeuntes, inclusive com sinalização sonora de alerta nos casos previstos pela NBR 9050/2015.

Art. 73. Não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, aferindo descontinuidade ao passeio público, no uso dos recuos frontais como estacionamento.

Art. 74. Os estabelecimentos privados deverão criar seus próprios estacionamentos de acordo com o CTB e o CONTRAN:

- **Escolas particulares;**
- **Clinicas de médio e grande porte;**
- **Indústrias de médio e grande porte;**
- **Terminais de transportes privados;**
- **Mercados de grande e médio porte;**
- **Igrejas;**
- **Centro Cívico;**
- **Estádios e ginásios esportivos e espaços de lazer;**
- **Terminais de cargas.**

CAPITULO XI

Dos Polos Geradores De Tráfego

Art. 75. Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

- I. Escolas, faculdades e universidades;
- II. Clinicas de médio e grande porte e hospitais;
- III. Industrias de médio e grande porte;
- IV. Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V. Centros de compras;
- VI. Mercados de grande e médio porte;
- VII. Igrejas;
- VIII. Centro Cívico;
- IX. Edificações de Serviços Públicos e demais;
- X. Estádios e ginásios esportivos e espaços de lazer;
- XI. Terminais de cargas.



Art. 76. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo Único – o cálculo de vagas, de acordo com o tipo de polo gerador de tráfego, devera constar do Código de obras do Município.

CAPÍTULO XII

Dos Limites De Velocidade De Circulação

Art. 77. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na Cidade de Portel estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 78. Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando sua hierarquia viária, são os que seguem abaixo:

- a) **Via de Transito Rápido: 60km/h;**
- b) **Via Arterial: 40km/h;**
- c) **Via Coletora: 40 km/h;**
- d) **Via Local: 30 km/h.**

Parágrafo único – A representação gráfica das vias com seus limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via, na Cidade de Portel, é apresentada através de Decreto do Poder Executivo no Mapa de Limites de Velocidades para o Sistema Viário.

§ 1º Os conflitos de tráfego de riscos de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de polos geradores de tráfego, ou de grande extensão de via com presença de comércio e serviços, em trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua características de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§ 2º os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes polos geradores de tráfego, devem contar com estudos de engenharia de tráfego, devem para definir-se limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 79. Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 meses anteriores a data da análise, independente da atividade de acesso egresso as edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.



Art. 80. Quando não for possível realizar estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade segundo o que segue:

- Trecho de Via Arterial com presença de polo gerador de trafego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 km/h;
- Trecho de Via Coletora com presença de polo gerador de trafego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é de 20 km/h;
- Trecho de Via Arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30km/h;
- Trecho de Via Coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 km/h;
- Via Arterial com presença do polo gerador de trafego de veículos: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 km/h.

Art. 81. Quando o trecho viário permite acesso a Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 km/h.

CAPITULO XIII

Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas Do PlanMob-Portel

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Portel

Art. 82. Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Portel, para criação de indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do PlanMob-Portel, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Seção II

Da Revisão do PlanMob-Portel

Art. 83. O PlanMob-Portel, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 (dez) anos, contados da data de sua publicação.

Art. 84. As revisões do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.



Art. 85. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Portel serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do município, e deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 86. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 87. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Portel, em 17 de setembro de 2018.

MANOEL OLVEIRA DOS SANTOS
Prefeito do Município de Portel

Declaro para os devidos fins de direitos e em obediência ao princípio da publicidade (Art. 37, caput, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988), que esta Lei foi devidamente publicada no átrio da Prefeitura Municipal de Portel, no dia 17 de setembro de 2018.

JOAQUIM RODRIGUES DA SILVA

Secretário Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento – SEGEP
Decreto de Nomeação nº 003, de 02/01/2017.