
ESTADO DE MINAS GERAIS
PREFEITURA DE INDIANÓPOLIS

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS
LEI COMPLEMENTAR N.º 53, DE 23 DE JULHO DE 2019.

Regulamenta a Política de Mobilidade Urbana,
institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município
de Indianópolis - MG e dá outras providências.

PREFEITO MUNICIPAL

Faço saber que a Câmara Municipal de Indianópolis, Estado de Minas Gerais, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Esta Lei Complementar regulamenta a Política de Mobilidade Urbana do Município, em consonância com art. 21, inciso XX, e art. 182, da Constituição Federal de 1988, com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e com o Plano Diretor do Município de Indianópolis-MG, e institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis.

Parágrafo único. Para atender a estrutura, diretrizes, planejamento, implantação, manutenção e monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis, ficam especificadas a metodologia e operacionalização descritas nos mapas do anexo único, parte integrante desta Lei Complementar.

CAPÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei Complementar, entende-se por mobilidade urbana um dos atributos das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, por meio de calçadas, ciclovias e vias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

- I- garantir e melhorar a circulação, proporcionando deslocamentos que atendam às necessidades da população;
- II- tornar homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada;
- III- estabelecer diretrizes viárias garantindo, desta forma, em longo prazo, uma adequada estruturação viária;
- IV- integrar a circulação às diversas localidades do Município;
- V- hierarquizar as vias urbanas e definir os sistemas estruturais de transporte;
- VI- melhorar as estradas vicinais, garantindo a implementação das diretrizes da política agrícola e de abastecimento;
- VII- eliminar os pontos críticos de circulação, principalmente nos locais de maior ocorrência de acidentes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana compreende:

- I- os serviços de transporte público coletivo;
- II- a circulação viária;
- III- as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV- a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V- os polos geradores de viagens;
- VI- as áreas de estacionamentos públicos, gratuitos ou onerosos;
- V- as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

CAPÍTULO II
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis regulamenta a Política de Mobilidade Urbana, consolidando os

diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana.

Art. 6º O objeto do Plano de Mobilidade Urbana do Município consiste em:

- I- interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte;
- II- proporcionar o acesso amplo e democrático às pessoas a todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, envolvendo e relacionando, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade.

Art. 7º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis, instituído por esta Lei Complementar, engloba os seguintes temas: calçadas e passeios públicos;

- II- sistema cicloviário;
- III- sistema de transporte público coletivo;
- IV- acessibilidade universal com garantia à mobilidade urbana do Município;
- V- sistema viário.

Seção I

Das calçadas e passeios públicos

Art. 8º Os padrões para as calçadas do Município de Indianópolis fazem parte do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis.

Art. 9º Todas as vias públicas do Município devem possuir calçadas, destinadas predominantemente à circulação de pedestres e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação e, estando de acordo com as normas legais e técnicas, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes, conforme norma própria da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas e ou passeios públicos.

§ 2º As aprovações de parcelamento do solo urbano deverão exigir dos empreendedores a implementação de rampas e acessos livres ao pedestre nas calçadas, bem como a implantação de faixas de pedestres.

§ 3º As edificações receberão Habite-se somente após a execução das calçadas.

§ 4º Sob as calçadas poderão ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso mediante autorização da Administração Municipal.

§ 5º Além de outras normas técnicas, a construção das calçadas deverá observar as seguintes especificações, previstas na Norma Técnica 9050, da ABNT:

I- reservar faixa de serviço, para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação pública ou sinalização, com largura mínima de 0,70 m (setenta centímetros);

II- reservar faixa livre ou passeio, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal de até 3% (três por cento), ser contínua entre lotes e ter, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,10 m (dois metros e dez centímetros) de altura livre;

III- nas calçadas com largura superior a 2 m (dois metros), reservar faixa de acesso, que consiste no espaço de passagem da área pública para o lote, destinada a acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do Município para edificações já construídas.

§ 6º Nas calçadas, deverá ser utilizado, para sinalizar situações que envolvam risco de segurança, o piso tátil de alerta, cromodiferenciado ou associado à faixa de cor contrastante com o piso adjacente.

Art. 10. Dentro do perímetro urbano do Município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente à testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas a legislação municipal existente e o preconizado no Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis.

Art. 11. Considera-se em más condições as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

§ 1º A partir da publicação desta Lei Complementar, o órgão competente da Prefeitura Municipal deverá notificar os proprietários de imóveis cujas calçadas se encontrem em desacordo com as normas de acessibilidade previstas nesta Lei Complementar e legislação específica, para execução de obras de adequação das calçadas, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados da notificação.

§ 2º Não havendo possibilidade de aplicação da referida norma, deverá ser apresentada justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Art. 12. Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 13. Ficam definidas as seguintes ações prioritárias relativas à acessibilidade, às calçadas e aos passeios públicos:

I- promover as condições de acessibilidades nas áreas e prédios públicos, estabelecendo prazos para adequações conforme norma própria da ABNT;

II- instalar rampas de acessibilidade em toda a malha urbana, em conformidade com norma própria da ABNT;

III- readequar as rampas de acessibilidade já instaladas e fora dos padrões, para promoção da integral acessibilidade, iniciando-se pela Rua Tiradentes e Rua Saint Clair de Melo;

IV- promover o tratamento adequado nos canteiros centrais das avenidas, com áreas de acesso e transposição dos canteiros, estabelecendo integração às rampas de acessibilidade nos cruzamentos próximos;

V- instalar faixas de pedestres nos cruzamentos viários com grandes fluxos de pedestres, priorizando as localidades dos empreendimentos considerados como polos geradores de viagem (PGV's): escolas, unidades de saúde, prédios públicos e complexos comerciais;

VI- instituir plano de arborização urbana com objetivo de manter o conforto térmico nos deslocamentos a pé e por bicicleta, em consonância com a capacidade e ou largura das calçadas públicas e com indivíduos arbóreos adequados;

VII- instituir a calçada acessível de forma gradativa, inicialmente nas áreas de concentração de serviços;

VIII- implantar pista de caminhada às margens da Estrada Euclides José Borges, que dá acesso rodoviário à região do Beira Lago/Balsa, promovendo-se seguro deslocamento a pé e a prática esportiva;

IX- revitalizar as praças públicas com projetos que contemplem a integração humana por rampas e pisos acessíveis, sem desconfigurar os aspectos históricos.

Seção II

Do Sistema Ciclovitário

Art. 14. O sistema ciclovitário do Município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 15. O traçado do sistema ciclovitário abrange a área urbanizada do Município e ficará a critério da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos estabelecer as rotas prioritárias em função da demanda.

Art. 16. O sistema ciclovitário do Município é composto de:

I- ciclovias;

II- ciclofaixas;

paraciclos;

IV- bicicletários.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas segregados das pistas de rolamento dos veículos e de pedestres, mediante a utilização de barreiras físicas como calçadas, muretas e meios-fios.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas nas pistas de rolamento de veículos ou nas calçadas, parcialmente segregadas e delimitadas por sinalização horizontal ou diferenciação de piso.

§ 3º Os paraciclos são dispositivos específicos para apoiar e travar bicicletas.

§ 4º Os bicicletários são espaços para estacionamento de bicicletas com paraciclos, controle de acesso e geralmente em áreas cobertas.

Art. 17. Os paraciclos e bicicletários poderão ser instalados, de acordo com a demanda, em locais específicos, nos principais polos de atração de ciclistas e de interesse da população, a critério da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos.

Art. 18. Fica definida como ação prioritária, em relação ao sistema cicloviário, a implantação de forma integrada e compartilhada, junto à pista de caminhada, uma ciclovia às margens do acesso rodoviário à região do Beira Lago/Balsa, Estrada Euclides José Borges, de modo a promover o deslocamento seguro por bicicleta e a prática esportiva.

Seção III

Do Sistema de Transporte Público

Art. 19. O sistema de transporte público coletivo de Indianópolis, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

Parágrafo único. A rede de serviços de transporte público coletivo, a ser instituída, será composta, preferencialmente, por linha(s) perimetral(is) ligando a área urbana central às zonas industriais.

Art. 20. A infraestrutura voltada ao sistema de transporte público coletivo de Indianópolis deve garantir:

I- quando for o caso e após estudos técnicos, faixas de rolamento e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo;

II- pontos de parada de embarque e desembarque sinalizados com informações sobre o itinerário e a frequência do transporte coletivo;

III- pontos de parada de ônibus de transporte coletivo protegidas contra intempéries, que contenham bancos ou barras de apoio e que sejam instaladas de forma a não obstruir a faixa livre de passeio público;

Art. 21. Ficam definidas as seguintes ações prioritárias relativas ao sistema de transporte público:

I- realizar a estruturação do sistema de transporte coletivo por ônibus no Município, distritos e áreas regionais, por meio da realização de pesquisa O/D (Origem/Destino) e Sobe/Desce, com estabelecimentos de pontos de embarque e desembarque, conforme estudo e pesquisa de demanda com projeções futuras e conforme expansão urbana;

II- regulamentar os serviços de moto táxi e motofrete, estabelecendo parâmetros de pontos, número de condutores, equipamentos de segurança e sistema de concessão;

III- atualizar o sistema de taxi municipal, verificando os pontos, número de condutores por habitantes e sistema de concessão de exploração do serviço;

IV- regulamentar e fiscalizar o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, observadas as condições estabelecidas nos arts. 11-A e 11-B, da Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

V- garantir a realização da inspeção semestral veicular dos carros do transporte escolar, conforme legislação federal vigente.

Seção IV

Do Sistema Viário

Art. 22. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Subseção I

Da Hierarquia Viária

Art. 23. A hierarquia viária do Município de Indianópolis, estabelecida conforme a funcionalidade das vias, tem a seguinte classificação:

I- vias rurais: composta de estradas (vias sem pavimentação, estradas rurais) e rodovias (vias de trânsito rápido com pavimentação) que perpassam pelos limites territoriais do Município de Indianópolis, dentre as quais se destacam todas as estradas vicinais, a BR 365, a Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105), e a Estrada Euclides José Borges, que dá acesso do distrito sede ao setor Beira Lago;

II- vias arteriais: composta pelas vias urbanas: Rua Tiradentes (trecho compreendido entre o acesso à Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105) e à Rua Marechal Deodoro, Avenida Coronel Glicério Pereira e Rua Saint Clair de Melo;

III- vias coletoras primárias: compostas por vias de perfil de coletar os principais fluxos e distribuí-los nas vias secundárias, destacando-se a Rua Hilário Ferreira de Souza, Rua Floriano Peixoto, Rua João Butica, Rua Vereador Elmiro Alves da Silva, Rua Presidente Vargas, Rua José Catiguá e Rua Ivanilde Alves da Silva;

IV- vias coletoras secundárias: compreende todos os logradouros urbanos não mencionados anteriormente.

Art. 24.A hierarquização e a caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância na estruturação urbana, serão definidas pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos, de acordo com as leis de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, e exigirá:

I- gabarito específico e critérios mínimos;

II- interligação da nova via ao sistema viário existente;

III- consonância com hierarquia do sistema viário prevista no art. 23, desta Lei Complementar.

Art. 25.Os perfis viários, também chamados de gabaritos, contemplam:

I- faixas de rolamento;

II- faixas de estacionamento;

III- eixos de transporte coletivo segregado ou pista compartilhada;

IV- canteiros centrais;

V- ciclovias;

VI- ciclofaixas;

VII- calçadas e passeios públicos.

Art. 26. Os novos loteamentos deverão disponibilizar pista de caminhadas integradas ao sistema viário, sobre canteiros centrais para promover a integração modal.

Subseção II

Dos Polos Geradores de Viagem (PGVs)

Art. 27. Os polos geradores de viagem são empreendimentos, estabelecimentos e unidades urbanas que potencialmente originam um número de viagens diárias, convergindo ou divergindo dos PGVs.

Parágrafo único. Os principais PGVs foram classificados por setores (saúde, educação, serviços e prédios públicos), conforme Mapa II do Anexo único da presente Lei Complementar.

Art. 28. As áreas do entorno dos PGVs já instalados deverão ser objeto de avaliação técnica visando adequação das áreas de estacionamentos, promoção da acessibilidade e sinalização de trânsito.

Art. 29. Os novos empreendimentos, considerados como PGVs, a serem instalados, deverão dispor de áreas próprias, com a finalidade de estacionamento, minimizando os impactos viários potencialmente causados pela dinâmica dos empreendimentos.

Art. 30. Os novos empreendimentos considerados PGVs deverão:

I- garantir o acesso de pedestres e veículos de modo seguro e acessível;

II- conter a indicação dos locais de acesso de pedestres separados dos acessos de veículos;

III- os locais de entrada e saída deverão ser sinalizados vertical e horizontalmente, inclusive com a instalação de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel.

Subseção III

Das Ações Prioritárias para o Sistema Viário

Art. 31. Ficam definidas as seguintes ações prioritárias relativas ao sistema viário:

I- promover a sinalização de trânsito viária em toda a malha urbana, bem como a sinalização indicativa das zonas industriais, comunidades

rurais e áreas de interesse turístico em conformidade com a legislação vigente, reforçando periodicamente as sinalizações horizontais com objetivo de garantir o trânsito seguro;

II- restringir áreas de estacionamentos nas vias com concentração de atividades e que apresentam caixa de rolamento estranguladas, iniciando-se pela Rua Vereador Manoel Vigilato, lateral da Praça Urias José da Silva e entorno da Praça Ana Alves Rangel. Esta restrição deverá ser ampliada conforme a alteração da dinâmica das atividades urbanas, conforme Mapa V do anexo único desta Lei Complementar;

III- extinguir os estacionamentos perpendiculares ao lado ou sobre canteiros centrais e em desconformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, localizados na Rua Joaquim Borges de Resende, Avenida Coronel Glicério Pereira e Rua Saint Clair de Melo;

IV- regulamentar as áreas de Embarque/Desembarque de escolares em todas as unidades, com sinalização vertical e horizontal e paralelo trabalho de mobilização e conscientização dos condutores e usuários para segurança;

V- regulamentar as áreas destinadas às atividades de carga e descarga com restrição de horários em conformidade com a dinâmica comercial local, observadas as características do entorno e capacidade viária;

VI- regulamentar as vagas especiais de estacionamento destinados às pessoas com deficiência (PCDs) e idosos, observados os critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), nas proximidades dos serviços de saúde, prédios públicos, unidades escolares e agências bancárias;

VII- adequar os redutores de velocidade já instalados, conforme as normas do CONTRAN, observadas as dimensões de altura, largura, escoamento lateral pluvial e sinalização local e de advertência a uma distância de 50 metros do redutor;

VIII- implantar o sistema único de direção, objetivando a promoção da segurança dos usuários e a minimização de área de conflito, nas seguintes vias: Rua Uberlândia, Rua Batista Naves, Rua Marechal Deodoro e Rua José Catiguá;

IX- restringir o uso da via em frente à Escola Municipal Tupiniquim, com acesso aos veículos de transporte de escolares nos dias letivos, conforme os horários de embarque e desembarque. Aos fins de semana, a via será parte integrante da Praça Urias José da Silva, com acesso apenas aos pedestres;

X- promover a segurança viária com a readequação das sinalizações de estacionamentos ordenados de autos e motos, privilegiando as vagas de motos nas esquinas para aumento de visibilidade quando da transposição viária;

XI- promover o avanço das calçadas nas esquinas, havendo possibilidades nos trechos, para maior conforto dos pedestres e segurança dos condutores de veículos, garantindo o não estacionamento a menos de 5 (cinco) metros das esquinas;

XII- padronizar o uso de caçambas, com definição de cor específica, com material retro refletivo, contendo a identificação da empresa e contato telefônico;

XIII- elaborar Plano de Circulação Viária estabelecendo as alterações viárias que compreenda toda a malha urbana de forma pontual e sistêmica.

§ 1º As Ruas Tiradentes, Marechal Deodoro, Ivanilde Alves da Silva, Hilário Ferreira de Souza, Presidente Vargas e Vereador Elmiro Alves da Silva, por serem rotas de acesso às áreas de interesse turístico, deverão ser sinalizadas, priorizando-se o acesso aos locais: Setor Beira Lago, Setor Chácaras, Setor Vale Encantado e chegada pela Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105) – BR 365, conforme Mapa III, do anexo único, desta Lei Complementar.

§ 2º A Sinalização Aérea Indicativa/Turística fica estabelecida pelo Mapa IV do anexo único, desta Lei Complementar.

CAPÍTULO III

DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA

Art. 32. O Poder Executivo deverá promover as seguintes ações visando à educação para o trânsito, transporte e mobilidade urbana:

I- desenvolver e estabelecer cronograma anual de atividades de educação para o trânsito e mobilidade urbana, com objetivo principal de reduzir o índice de acidentes e promover a segurança viária;

II- desenvolver campanhas educativas com base nos programas nacionais “Maio Amarelo” e “Semana Nacional do Trânsito” com

temas estabelecidos pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e com foco nas atividades turísticas locais;

III- desenvolver programas de educação para o trânsito com foco nos pedestres e nas faixas de travessias, bem como nos seus direitos e deveres;

IV- criar o “Espaço da Transitolândia” destinado à prática das atividades iniciais de regras de circulação viária e comportamento no trânsito com foco em trabalhos direcionados às crianças.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. O Município devesa criar o Conselho Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana, de caráter consultivo nas ações e projetos da área de mobilidade urbana, inclusive às vinculadas às questões turísticas.

Art. 34. As ações e diretrizes previstas nesta Lei Complementar deverão ser contempladas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei do Orçamento Anual.

Art. 35. Para a promoção das ações e diretrizes da mobilidade urbana municipal, o Município valer-se-á de recursos consignados nos Orçamentos anuais, recursos federais e estaduais e poderá, ainda, firmar Parcerias Público-Privadas, na forma de legislação própria.

Art. 36. A Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Indianópolis deverão ser revisados, no máximo, em 10 (dez) anos, ajustando as ações conforme a dinâmica urbana e promovendo a inclusão social dos munícipes.

Art. 37. São partes integrantes desta Lei Complementar os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas, contidos no anexo único, que fazem parte do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis e que deverão ser respeitados e observados na implantação da Política de Mobilidade Urbana do Município.

Art. 38. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Indianópolis-MG, 23 de julho de 2019.

LINDOMAR AMARO BORGES

Prefeito Municipal

Publicado por:

Adailton Borges Amaro

Código Identificador:2C2AD366

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios Mineiros no dia 26/07/2019. Edição 2553

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:

<http://www.diariomunicipal.com.br/amm-mg/>