

LEI Nº 7180

ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 5.890, DE 10 DE OUTUBRO DE 2006, QUE INSTITUI O PLANO DIRETOR MUNICIPAL E O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM.

A Câmara Municipal de Cachoeiro de Itapemirim, Estado do Espírito Santo, **APROVA** e o Prefeito Municipal **SANCIONA** a seguinte Lei:

Art. 1º. A Lei Municipal nº 5.890 de 10 de outubro de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – Passa a ser acrescentado Capítulo II-A ao Título I, na forma seguinte:

**“CAPÍTULO II-A
DAS DIRETRIZES DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 6º-A – A política de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios:

- I – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- II – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- III – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- IV – mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;
- V – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI – diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
- VII – fomento à gestão democrática e controle social do planejamento; e
- VIII – redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana.

Art. 6º-B – A política de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I – integração do plano de mobilidade à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II – priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – reconhecimento da importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;



- IV – melhora as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, sempre adotando os preceitos da acessibilidade universal;
- V – desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, passando a valorizar a bicicleta como um meio de transporte, integrando-a aos modos de transporte coletivo;
- VI – priorização do transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus custos, bem como desestimulando o uso do transporte individual;
- VII – Readequação do desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade, priorizando projetos de transporte público coletivo como estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- VIII – distribuição equilibrada das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- IX – Readequação da circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos;
- X – promoção da integração dos diversos modos de transporte;
- XI – concessão de informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transportes, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte;
- XII – estruturação da gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito;
- XIII – fomento da colaboração entre autoridades regionais e locais, operadores e grupos de interesse.

Art. 6º-C – A política de Mobilidade Urbana de Cachoeiro de Itapemirim possui como objetivos gerais:

- I – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, 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 – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV – proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município; e
- VI – consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.”



II – Passa a ser acrescentado o art. 34-A, que vigorará na forma seguinte:

“Art. 34-A – A regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana e respectivos Relatórios Técnicos, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana em Cachoeiro de Itapemirim, serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura do Município de Cachoeiro de Itapemirim.”

III – Passa a ser acrescentado o Título V-A, que vigorará na forma seguinte:

“TÍTULO V-A DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 387-A – O Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeiro de Itapemirim contemplará:

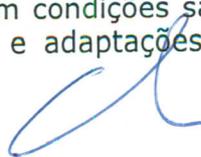
I – programa de implantação da infraestrutura e rede cicloviária que garanta condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte, provendo o município de Cachoeiro de Itapemirim com uma rede cicloviária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de produção e atração de viagens e promovendo o aumento do uso da bicicleta na cidade, de modo a reduzir a acidentalidade envolvendo ciclistas;

II – programa de melhorias de infraestrutura para pedestres que garanta condições de infraestrutura satisfatórias para a circulação de pedestres; provendo o município de Cachoeiro de Itapemirim com calçadas, cruzamentos, mobiliário e equipamentos urbanos que resultem em uma cidade atrativa e segura para pedestres, sejam residentes ou visitantes e promovendo, ainda, o aumento de viagens curtas realizadas a pé de maneira a reduzir acidentes envolvendo pedestres;

III – programa de melhorias de infraestrutura para transporte público que garanta condições de infraestrutura adequada para o usuário de transporte público, provendo com equipamentos de parada, espera e integração seguros e em número e dimensões suficientes, oferecendo prioridade ao transporte público no uso da rede viária, bem como um sistema de transporte público mais democrático, acessível e eficiente;

IV – programa de readequações de curto prazo da rede viária, que promova readequações viárias e de sinalização que ofereçam as condições mais adequadas e seguras possíveis, no espaço urbano disponível, para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado, a reordenação do espaço viário e a circulação para alcançar uma distribuição equitativa e eficiente do espaço viário disponível e a redução do número de acidentes envolvendo veículos;

V – programa permanente de condicionamento das redes de circulação para manutenção destas” em condições satisfatórias permanentemente e realização das atualizações e adaptações que se façam necessárias ao



longo do tempo pelo uso e deterioração natural, por novos padrões técnicos ou mudanças nas necessidades e organização do espaço urbano;

VI – programa de requalificação da área central, visando ao aumento da atratividade e potencial de desenvolvimento das áreas centrais e a tornar os espaços públicos mais amigáveis, melhorando as condições de circulação e segurança viária para pedestres em vias com alta densidade de estabelecimentos comerciais, de serviço e lazer;

VII – plano de implantação de sistema de monitoramento e bilhetagem para o transporte público e controle de tráfego, que estabeleça processos, normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado), promova o desenvolvimento e implantação de forma integrada entre os sistemas de monitoramento e bilhetagem de transporte público e controle do tráfego e crie as condições para a implantação de um centro de controle integrado para monitoramento, bilhetagem e tráfego;

VIII – política de estacionamento, que defina um marco geral para o planejamento e gestão da oferta de estacionamento coerente com os objetivos gerais do Plano de Mobilidade, com diretrizes e mecanismos de gestão e controle que contribuam na construção de uma cidade amigável, na promoção da diversidade modal e na distribuição equitativa e eficiente do espaço urbano disponível e implementação de estratégias de desencorajamento de longa permanência na via pública;

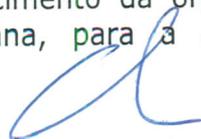
IX – campanha de promoção do transporte não motorizado, visando a estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas, aumentando a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecendo opção de lazer, orientando o uso correto e estimulando o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres;

X – programa de fortalecimento da segurança viária, visando a reduzir número de acidentes, difundir conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro para aumentar a consciência sobre segurança viária e adequar o comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres; promover fortalecimento institucional no âmbito da gestão da segurança viária, bem como implementar procedimentos integrados de coleta, processamento e análise de dados de acidentalidade para o monitoramento e avaliação da segurança viária;

XI – política de orientação técnica e aprovação para novos loteamentos, de maneira a garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade das redes de circulação;

XII – política para implantação de polos geradores de tráfego, que discipline os projetos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à Lei Federal nº 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito") e às diretrizes do Plano de Mobilidade e norteie a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidos;

XIII – programa de fortalecimento da organização institucional para a gestão da mobilidade urbana, para a ampliação da capacidade de



planejamento e gestão do município com a organização gerencial, de carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto, médio e longo prazos, estratégias, métodos de acompanhamento e avaliação, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros e transparência;

XIV - programa de assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade para incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade, fortalecer vínculos com o tema estudado e contribuir para o compartilhamento de informações, nivelar os conhecimentos da comunidade local, trazer para a cidade as novidades do assunto, promover debates e reflexões, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, integrar disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas e desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública;

XV - estratégia de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura para desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito de várias fontes financiadoras;

XVI - programa de modernização da gestão da mobilidade no município, visando a implementar gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receitas, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados; e

XVII - programa de fortalecimento da democracia participativa, visando a construir coletivamente a visão de cidade e mobilidade no espaço urbano, a democratizar a tomada de decisão, marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão ou fortalecimento de diferentes atores no processo, bem como a ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade.

Art. 387-B - A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:

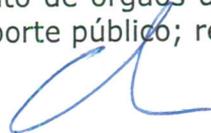
I - diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promover um sistema mais democrático e inclusivo;

II - diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;

III - a criação de sistema de informação aos usuários;

IV - a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento e/ou adaptação da frota e infraestrutura de transporte público;

V - a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público; regularização e formalização



a execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95;
VI – a atualização de competências do órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal; e
VII – a regularização da forma de prestação dos serviços de transporte público.

Art. 387-C – A regulamentação das infraestruturas do sistema de mobilidade urbana deverá prever:

- I – a elaboração de programa de arborização urbana;
- II – a elaboração de programa de iluminação pública;
- III – a elaboração de diretrizes para Mobiliário Urbano e regulamentação de publicidade em áreas públicas;
- IV – a implementação de sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;
- V – a definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos; e
- VI – a regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão.

Art. 387-D – A regulamentação da integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

- I – a definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem); e
- II – a definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego.

Art. 387-E – A regulamentação da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária deverá prever:

- I – o estabelecimento de diretrizes e regulamentação; e
- II – a especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação transporte de carga.

Art. 387-F – A regulamentação dos polos geradores de viagens deverá prever:

- I – a consolidação da normatividade existente para criar regulamentação de polos geradores de tráfego consistente com diretrizes do Plano de Mobilidade; e
- II – a atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art. 387-G – A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:



- I – plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área; e
- II – a definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública.

Art. 387-H – A regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana deverá prever:

- I – a criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura;
- II – a realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado); e
- III – a promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

Art. 387- I – A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar da prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana; atender às exigências contidas no artigo 27 da Lei Federal 8.987/95, inclusive o que diz respeito às permissões de táxis.

Art. 387- J – Para a efetivação da Política de Mobilidade Urbana, o Poder Executivo Municipal deverá criar Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal.”

IV – O art. 398 passa a vigorar acrescido de parágrafo único, na forma seguinte:

“Art. 398. (...)

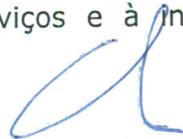
(...)

Parágrafo único. Serão realizadas revisões e atualizações periódicas ao Plano Diretor, as quais ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos, inclusive no que se refere ao Plano de Mobilidade Urbana, disposto nos arts. 387-A e seguintes.”

V – Passa a ser acrescido o art. 398-A, que vigorará na forma seguinte:

“Art. 398-A – As revisões periódicas dos artigos 387-A e seguintes, serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

- I – 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 e estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;
II – avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

§1º. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade de Cachoeiro de Itapemirim e seus resultados, realizados pelo órgão da administração municipal responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade em Cachoeiro de Itapemirim.

§2º. A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deverá ser atribuída na regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeiro de Itapemirim a órgão da administração pública direta ou indireta.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Cachoeiro de Itapemirim, 15 de abril de 2015.



CARLOS ROBERTO CASTEGLIONE DIAS
Prefeito Municipal