



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 05/2015
DE 14 DE ABRIL DE 2015.

SÚMULA: "Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande e estabelece as diretrizes para acompanhar e monitorar a sua implementação, sua avaliação e sua revisão periódica."

Considerando, o disposto na Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e considerando a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI do art. 24 da Lei Federal n.º 12.587/12.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, ESTADO DO PARANÁ**, aprovou e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte **LEI**:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei Complementar institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade tem por finalidade orientar as ações do Município de Fazenda Rio Grande no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Fazenda Rio Grande.

Art. 2º O Plano de Mobilidade é compatível com o Plano Diretor do Município de Fazenda Rio Grande, estabelecido pela Lei Complementar n.º 04 de 15 de setembro de 2006 e suas alterações, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município, previstas pela Lei

Complementar n.º 06 de 15 de setembro de 2006 e suas alterações e com as normas de acessibilidade do Decreto Federal n.º 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

SEÇÃO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II - ACESSIBILIDADE AMBIENTAL: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;

III - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

V - BRT (Bus Rapid Transit): sistema de transporte coletivo por ônibus de média e/ou alta capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurados pela elevada velocidade operacional em pistas ou faixas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem e o embarque e desembarque em nível, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários, e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real através de Centros de Controle Operacional, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

VI - CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins. Ficando definido como o espaço compreendido entre a faixa de amento e o alinhamento predial;

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

VIII - CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: caminhos ou rotas identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

IX - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

X - DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

XI - ESTACIONAMENTO DE INTEGRAÇÃO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual;

XII - FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XIII - FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

XIV - FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XV - 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;

XVI - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XVII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVIII - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e

medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XIX - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, 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;

XX - PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXI - PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XXII - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

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

XXVI - 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;

XXVII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXVIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;

XXX - VIA DE ACESSIBILIDADE: classificação dada à via, limitando a velocidade de tráfego, priorizando os acessos aos imóveis lindeiros;

XXXI - VIA DE MOBILIDADE: classificação dada à via, tendo o controle dos acessos aos imóveis lindeiros, limitando-os e priorizando a fluidez do trânsito;

XXXII - VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 4º O Plano de Mobilidade obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularidade do município;

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VI - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VII - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

VIII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 5º O Plano de Mobilidade orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e 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 - integração com a política metropolitana e respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento em âmbito metropolitano;

V - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VI - priorização dos projetos de transporte público coletivo no território e indutores do desenvolvimento urbano integrado com as políticas urbanas;

VII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VIII - integração dos diversos meios de transporte;

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

X - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade;

XI - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade;

XII - priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede de transporte público coletivo;

XIII – implantação de iniciativas visando a humanização do trânsito.

Art. 6º O Plano de Mobilidade possui como objetivos gerais:

I – garantir a fluidez do trânsito nas vias urbanas e rurais do município;

II - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

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.

CAPÍTULO II
DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE FAZENDA RIO GRANDE

SEÇÃO I
DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 7º O Plano de Mobilidade contemplará:

I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional 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;

IV - ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;

V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI - programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e 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 previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas,

contemplando ciclo faixas, ciclovias e ciclo rotas;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;

d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras;

e) priorização na implantação e/ou readequação das calçadas no entorno dos imóveis pertencentes ao município.

VII - os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

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

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, as linhas executivas, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

VIII - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;

b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada.

IX - o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo:

a) circulação viária;

b) revitalização da infraestrutura do sistema viário;

c) pavimentação.

X - a garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

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

XII - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII - ações referentes aos pólos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIV - 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 de integração ao sistema de transporte urbano;

XV - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

SEÇÃO II **DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

Art. 8º O Plano de Mobilidade contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

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 modos não motorizados;

V - tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 9º Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;

II - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;

III - ampliação da rede de transportes integrada na Região Metropolitana de Curitiba;

IV - desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;

V - promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

VI - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 10 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

II - disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;

III - modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo;

IV – monitoramento dos alvarás de construção civil e certificado de conclusão de obras emitido.

Art. 11 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres

nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;

VI – otimização da utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 12 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimule o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

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

II - monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções visando a mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

IV - estímulo ao uso de transportes não motorizados da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 13 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - adequação do planejamento, ordenamento e 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;

II - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 14 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - adequação da infraestrutura viária em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

II - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

SEÇÃO III

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

Art. 15 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

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

II - aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

III - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

IV - implantação de estacionamentos integrados ao sistema de transporte coletivo;

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

VI - implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo existentes - ou das que vierem a ser instaladas -, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

a) permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;



b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;

d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VII - priorização da aplicação de recursos do Fundo de Urbanização, na execução dos programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o Plano de Mobilidade;

VIII - emissão do Alvará Comercial, vinculado a existência de vagas de estacionamento, conforme projeto aprovado junto à Secretaria Municipal de Urbanismo.

Art. 16 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo deverá ser efetuada a fiscalização:

I – das calçadas, conforme o disposto nos artigos 120, 121 e 122 da Lei Complementar n. 09/06;

II – do fechamento dos imóveis desocupados, conforme o artigo 109 da Lei Complementar n. 09/06;

III – da execução da vedação no alinhamento dos logradouros públicos, conforme artigo 107 da Lei Complementar n. 09/06;

IV - retirada de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que comprometam a acessibilidade do passeio.

§ 1º A responsabilidade na fiscalização do disposto no “caput” deste artigo será da Divisão de Fiscalização.

§ 2º A fiscalização deverá notificar o proprietário, fixando um prazo para a regularização, findo o qual, poderá aplicar multa, com valor a ser definido em decreto específico.

SEÇÃO IV **DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 17 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser efetuadas as seguintes intervenções no Sistema Viário:

I - projeto de alargamento da Avenida das Américas, ao lado do Terminal Urbano, para a implantação de faixa exclusiva de ônibus;

II - projeto do alargamento da Avenida Brasil, entre a Avenida das Araucárias à Avenida Portugal e Avenida Portugal entre a Avenida Brasil e a Rua Pintassilgo;

III - correção do traçado das vias: Rua Tridi, próximo ao Rio Tipiu, Rua Espanha, esquina com a Rua Egito; Travessa Pien, próximo a Rua Antonina; Avenida Paraná, próximo a Rua Caxias do Sul; Rua Paulo Leminski, esquina com a Rua Carlos D. de Andrade.

Art. 18 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser implementadas as seguintes diretrizes no Sistema Viário:

I – diretrizes viárias constantes no Plano Diretor mantidas;

II – diretriz viária para correção do arruamento Rua Tridi e Rua Guará; Rua Rio Pequeno e Rua Rio Cerne;

III – diretriz viária conectando a Travessa Figueira a Rua França; Travessa Cinamomo a Rua Inglaterra; a Travessa Caviúna a Rua Pitangueira, Rua Macieira a Rua José Custódio dos Santos; Travessa Murici a Rua José Custódio dos Santos; Rua Bernardo Wosniack e Rua Rio Pequeno; Rua Antônio Loureiro de Campos e Rua Rio Pitanga; Rua Pe. Nilson Brasileiro José e Rua Francisco da Conceição Machado; Rua Pe. Nilson Brasileiro José e Rua Madagascar;

IV – transposição do Rio Iguaçu, através do prolongamento da Rua Mato Grosso;

V - a implantação de condomínios, condicionado a dimensão máxima da quadra, devendo ser compatibilizado o arruamento existente e futuro (diretrizes ou não).

Art. 19 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser implementadas as seguintes previsões de alargamento no Sistema Viário:

I - previsões de alargamento constantes no Plano Diretor mantidas;

II – previsão de alargamento da Avenida Cedro – 18,00 m; Avenida Paraná – 18,00 m.

Art. 20 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, serão definidas como vias de mobilidade, as seguintes vias:

I – Avenida Nossa Senhora Aparecida no trecho compreendido entre a Avenida Mato Grosso e a BR 116;

II - Rua Itália em toda a sua extensão;

III - Avenida Brasil, no trecho compreendido entre o Rio da Divisa e a Avenida Portugal;

IV - Avenida das Araucárias, no trecho compreendido entre a Avenida Brasil e a BR 116;

V - Rua César Carelli, no trecho compreendido entre a BR 116 e a Avenida Rio Amazonas;

VI – Avenida Paraná, no trecho compreendido entre a Rua César Carelli e a Avenida Nossa Senhora Aparecida;

VII – Avenida Portugal, entre a Avenida Brasil e a Avenida Áustria;

VIII – Avenida Áustria, entre a Rua El Salvador e a Avenida das Américas;

IX - Avenida Paraguai, entre a Avenida Brasil e a Rua Coréia;

X - Avenida Venezuela, entre a Avenida Brasil e a Rua Moçambique;

XI - Rua Colômbia, entre a Avenida Brasil e a Rua Moçambique;

XII – Avenida Paineiras, entre a Avenida Brasil e a Rua Macaúba;

XIII - Rua Nelson Claudino dos Santos, entre a Rua Silvano José Baldan e a Avenida Rio Amazonas;

XIV - Rua Rio Ivaí, entre a Rua Nelson Claudino dos Santos e a Rua Rio Tejo;

XV - Rua Francisco Claudino dos Santos, entre a Rua Rio Ivaí e a Avenida Carlos Eduardo Nichele.

§ 1º Ficarão limitados os acessos de veículos nos lotes lindeiros a no máximo duas entradas por lote, exceto quando da constituição de condomínio, onde será permitido um acesso para cada sub-lote.

§ 2º Os acessos, deverão obedecer ao disposto na Lei Complementar n. 09/2006 (Código de Obras).

§ 3º Poderá ser adotada como medidas mitigatórias, a critério da Comissão Multissetorial, a execução de pista de desaceleração na testada dos imóveis, atingidos por previsão de alargamento.

§ 4º A critério da Câmara Técnica de Mobilidade, esta poderá restringir o estacionamento nas vias.

§ 5º Deverão ser adotadas medidas para priorizar o transporte coletivo nestas vias.

Art. 21 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, será definido como ANEL VIÁRIO CENTRAL, o polígono, compreendido, entre as ruas:

I - Cesar Carelli;

II – Avenida Paraná;

III - Avenida Nossa Senhora Aparecida;

IV - Rua Itália;

V – Avenida Brasil; e,

VI - Avenida das Araucárias.

Parágrafo único. Exclui-se do Anel Viário Central, a BR 116 e as suas vias marginais.

SEÇÃO V **DAS CALÇADAS**

Art. 22 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser implementadas as seguintes ações:

I – estabelece a prioridade na execução pelo poder público, das calçadas no entorno das edificações públicas municipais;

II – define o uso do bloco de concreto como material adequado para ser utilizado na execução dos passeios, sendo admissível o uso do CBUQ e de pedras, desde que providas de tratamento antiderrapante;

III – evitar o uso de CBUQ para a execução do passeio, sempre que houver o compartilhamento da calçada com a ciclovia, quando da impossibilidade, a ciclovia deverá receber pintura;

IV – fica definido o perfil transversal das calçadas, conforme Anexo I da presente Lei Complementar.

SEÇÃO VI



DO DIREITO DE PREEMPÇÃO

Art. 23 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverá ser utilizado o direito de preempção em:

- I – todos os imóveis atingidos por diretrizes viárias;
- II – imóvel localizado na Rua Rio Tejo entre Rua Rio Ivaí e a Rua Rio Doce;
- III - imóveis localizados na Rua Rio Amazonas, entre a Rua Rio Guaporé e Rua Rio Pardo.

SEÇÃO VII

DO MONITORAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 24 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser tomadas as seguintes ações, pela autoridade competente:

- I – reestruturação, renovação e ampliação do sistema semafórico;
- II – implantação de sistemas eletrônicos de controle de velocidade conjugados a medidores de fluxo;
- III – estudo da implantação de binários na região central;
- IV - elaboração de mapa hierarquizado do sistema viário, classificado e hierarquizado, constando a largura e a pavimentação das vias.

SEÇÃO VIII

DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 25 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser tomadas as seguintes ações, pela Secretaria competente:

- I - estudo da implantação de novos terminais, conforme a demanda apontada em pesquisas;
- II - obtenção dos dados da pesquisa Origem/Destino domiciliar e do transporte coletivo;
- III - estudo da implementação da proibição de estacionamento nas rotas de transporte coletivo;
- IV - estudo da implementação de transporte coletivo suplementar.

SEÇÃO IX

DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO



Art. 26 Define-se como Pólo Gerador de Tráfego, para os efeitos desta Lei Complementar, seguindo o parâmetro de necessidade de vaga de estacionamento, sendo 01 (uma) vaga para cada 80 m² (oitenta metros quadrados) de área construída, uma vaga por unidade comercial ou habitacional da seguinte forma:

I - edificações residenciais ou comerciais, situados no Anel Central com necessidade de 40 vagas de veículos ou mais;

II - edificações residenciais e comerciais, nos demais locais, com necessidade de 100 vagas de veículos ou mais;

III - edificações industriais;

IV - locais de reunião com capacidade maior que 100 pessoas sentadas;

V - terminais rodoviários;

VI - escolas;

VII - empreendimentos sujeitos à elaboração do Relatório de Impactos Ambientais em conformidade com a legislação federal;

VIII - empreendimentos que causem sobrecarga à infraestrutura de transportes.

Art. 27 O licenciamento será efetuado pela Unidade de Planejamento Territorial e avalizado pela autoridade de trânsito do município.

§ 1º O licenciamento prévio, será concedido mediante a apresentação de Relatório de Impacto de Vizinhança, podendo ser solicitado, a critério da Unidade de Planejamento Territorial, o Estudo de Impacto de Vizinhança e outros estudos e/ou documentos que se fizerem necessário.

§ 2º As medidas mitigatórias e/ou compensatórias serão definidas pela Comissão Multissetorial.

§ 3º O Relatório de Impacto de Vizinhança deverá ser elaborado conforme modelo do Anexo II.

§ 4º O Estudo de Impacto de Vizinhança deverá ser elaborado conforme modelo do Anexo III.

CAPÍTULO III

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÕES PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE



SEÇÃO I
DO MONITORAMENTO E DA AVALIAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 28 Fica instituída a Câmara Técnica de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei Complementar, o monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Fazenda Rio Grande.

Art. 29 A Câmara Técnica de Mobilidade Urbana possui as seguintes atribuições:

- I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano de Mobilidade;
- II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
- III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados;
- IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
- V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano de Mobilidade;
- VI – autorizar as intervenções no sistema viário.

Parágrafo único. Medidas emergenciais poderão ser autorizadas pela autoridade de trânsito instituída do município, para posterior aval da Câmara Técnica.

Art. 30 A Câmara Técnica de Mobilidade, sob coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, deverá acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável, sendo constituída por grupo de servidores de carreira (técnicos), composta por representantes da Secretaria Municipal de Urbanismo, da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e da autoridade de trânsito municipal constituída.

SEÇÃO II

DA REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 31 As revisões periódicas do Plano de Mobilidade 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 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 e seus resultados, realizados pela Câmara Técnica de Mobilidade Urbana.

§ 2º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o "caput" deste artigo compete à Câmara Técnica de Mobilidade Urbana.

Art. 32 As revisões do Plano de Mobilidade terão periodicidade de 04 (quatro) anos, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

SEÇÃO III

DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 33 Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do Plano de Mobilidade já definidos nesta Lei Complementar, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III - audiências públicas;

IV - consultas públicas.

CAPÍTULO IV

DO FUNDO DE URBANIZAÇÃO

Art. 34 Fica criado o Fundo de Urbanização do Município de Fazenda Rio Grande.

§ 1º O fundo criado na forma deste artigo, será gerido pelo Secretário Municipal de Planejamento Urbano.

§ 2º O fundo terá receitas oriundas das medidas estabelecidas na presente Lei Complementar, inclusive, aquelas decorrentes do recebimento das multas referente ao disposto nesta Lei Complementar.

§ 3º Os recursos do fundo, poderão ser usados para a implementação das ações constantes na presente Lei Complementar e outros investimentos relacionados à infraestrutura de mobilidade.

CAPÍTULO V **DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 35 A Câmara Técnica de Mobilidade deverá realizar, no prazo de 18 (dezoito) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar:

I - a consolidação e a divulgação estudos relativos aos pólos geradores de tráfego, com identificação de padrões para estabelecimento de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos e medidas dos empreendimentos implantados no Município de Fazenda Rio Grande;

II - proposta de política de estacionamento para o Município de Fazenda Rio Grande;

III - proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 36 Nas vias consolidadas, onde não houver a possibilidade de implantação da calçada, conforme o padrão estabelecido, será admitido a eliminação da faixa de grama, junto ao alinhamento.

Art. 37 Poderá ser executado remanso, junto à faixa de rolamento, mediante autorização expressa da Câmara Técnica.

Parágrafo único. A execução do remanso, não poderá provocar prejuízos à calçada.

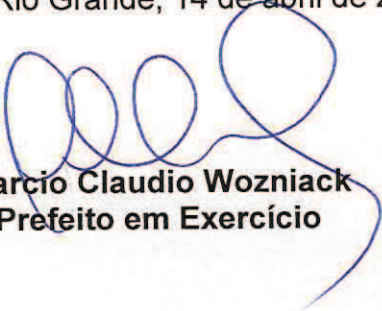
Art. 38 As diretrizes e previsões de alargamento, indicados no Plano Diretor e no de Mobilidade poderão sofrer alterações apenas por Lei específica ou nas revisões dos mesmos.

Art. 39 O Órgão Municipal de Trânsito - FazTrans, em conjunto com a Câmara

Técnica, poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade.

Art. 40 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Fazenda Rio Grande, 14 de abril de 2015.



Marcio Claudio Wozniack
Prefeito em Exercício

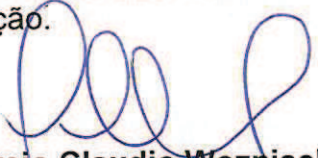
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR LEI N.º 05/2015
De 14 de abril de 2015.

JUSTIFICATIVA

É com grande honra que encaminhamos a essa Casa de Leis o Projeto de Lei Complementar n.º 05/2015, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande e estabelece as diretrizes para acompanhar e monitorar a sua implementação, sua avaliação e sua revisão periódica.

Trata o presente Projeto de Lei Complementar do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Fazenda Rio Grande, no qual são estabelecidas diretrizes para acompanhamento e monitoramento de sua implementação, bem como sua avaliação e revisão periódicas.

Solicitamos apreciação do presente Projeto de Lei, e dessa forma, esperamos a compreensão e apoio dos nobres Vereadores dessa Casa de Leis, na deliberação e aprovação.



Marcio Claudio Wozniack
Prefeito em Exercício

ANEXO II
Modelo de RIV (Relatório de Impacto de Vizinhança)

1. Identificação do Empreendedor Solicitante

Razão Social/Nome:

CNPJ/CPF:

Endereço:

Telefone:

Atividade exercida (principal):

2. Identificação do Empreendimento :

endereço;

transversais:

tipo do empreendimento ☐ RESIDENCIAL - ☐ COMERCIAL - ☐ INDUSTRIAL

3. Caracterização do Empreendimento:

Atividade exercida no local:

Código da atividade (conforme CNAE - IBGE):

Área do Terreno:

Área Construída:

Numero de vagas de estacionamento:

4. Informações Complementares:

Início das atividades (previsão):

Horário de funcionamento:

Número de funcionário/moradores (estimado):

5. Infra estrutura urbana:

☐ Pavimentação - ☐ Agua tratada - ☐ coleta de esgoto - ☐ iluminação pública -

☐ guias e sarjetas - ☐ calçada - ☐ galeria de águas pluviais

☐ transporte coletivo - distância _____ m

6. Identificação do Responsável Técnico (se houver) ou responsável pelas informações:

Nome:

Qualificação:

CREA/CAU

Endereço:

Telefone:

e-mail:

Declaro que as informações contidas neste relatório são verdadeiras, sob pena de sanções administrativas e penais cabíveis.

Fazenda Rio Grande, ____ de _____ de

ANEXO III

Modelo para Elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

1.1. Localização:

Local proposto para o empreendimento, com mapa ou croqui, em escala adequada, incluindo as vias de acesso.

1.2. Descrição do empreendimento e sua finalidade:

Descrição das atividades desenvolvidas pelo empreendimento, número de funcionários e/ou moradores, horário de funcionamento, público alvo do empreendimento e número de vagas de veículos disponibilizado.

1.3. Identificação do(s) responsável(is) técnico(s) e suas respectivas qualificações/habilitações.

2. DA VIZINHANÇA E ÁREA DE INFLUÊNCIA

Caracterização social, econômica e cultural da vizinhança afetada e definição dos limites da vizinhança a ser afetada, direta ou indiretamente, pelos possíveis impactos. Registro fotográfico da área e do seu entorno para melhor entendimento do local e da área de influência. As áreas de influência de um empreendimento correspondem aos espaços físico, biótico e de relações sociais, políticas e econômicas passíveis de sofrer os potenciais efeitos das atividades decorrentes de sua implantação, sendo considerados para efeitos desta Lei e definidos pelo Estudo de Impacto de Vizinhança:

- Área de Influência Direta: aquela imediatamente circunvizinha ao empreendimento, correspondendo à área que sofrerá os impactos diretos do empreendimento, durante as fases de implantação e operação.

- Área de Influência Indireta: correspondendo à área que sofrerá os efeitos indiretos da implantação e operação do empreendimento.

3. APONTAMENTOS E ANÁLISES

O Relatório deverá conter apontamentos e análises que avaliem os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade sobre as áreas de influência observando no mínimo os seguintes aspectos:

I – aspectos do sistema viário: efeitos sobre a geração de tráfego e na demanda por transporte público, identificando a respectiva localização e os acessos gerais; entradas, saídas, geração de viagens e distribuição no sistema viário; sistema viário e de transportes coletivos do entorno; demarcação de melhoramento público, em execução ou aprovados por lei, na vizinhança; compatibilização do sistema viário com o empreendimento; a extensão das vias públicas que circunscrevem o empreendimento considerado e a extensão das vias de acesso até os “nós” de tráfego mais próximos, para avaliação de impactos sobre os sistemas viário e de transportes públicos;

II – aspectos da infraestrutura urbana: vias de acesso (caracterização - largura, pavimentação, estado de conservação, etc), capacidade de atendimento das redes de abastecimento de água tratada, coleta de esgoto, galerias de drenagem de águas pluviais, energia elétrica, telefonia e outros serviços públicos municipais (educação e saúde) para a demanda prevista e o seu respectivo mapeamento;

III – aspectos ambientais: impermeabilização excessiva do terreno; efeitos sobre a ventilação e iluminação nos edifícios e terrenos circunvizinhos; potencial de poluição sonora; geração de lixo e demais formas de poluição; existência de recobrimento vegetal de grande porte no terreno; produção e destino final do lixo gerado pelo empreendimento; desmatamentos necessários e formas de recuperação da área degradada;

IV – aspectos paisagísticos: interferências na paisagem urbana e no patrimônio natural, paisagístico, histórico e cultural; a quadra do empreendimento, mais as vias públicas lindeiras, mais os imóveis lindeiros a estas vias públicas, para a avaliação de impactos sobre paisagem, sobre atividades humanas instaladas, e sobre os recursos naturais;

V – aspectos econômicos: impactos sobre o comércio, serviços e produção local, como também sobre os efeitos no valor dos imóveis das quadras circunvizinhas;

VI – aspectos sociais: perda de empregos ou renda; sobrecarga de equipamentos públicos; alteração no adensamento populacional no lote, quadra ou rua; alterações possíveis no uso e ocupação do solo, decorrentes do empreendimento ou atividade; apropriação e fruição do espaço construído e dos recursos naturais e dos seres vivos que convivem com a população humana;

VII – aspectos gerais: avaliação das atividades previstas; análise das áreas, dimensões e volumetria do empreendimento; levantamento planialtimétrico do imóvel; e levantamento dos usos e volumetria de todos os imóveis e construções existentes, localizados nas quadras limítrofes à quadra ou quadras onde o imóvel está localizado.

Se houver necessidade, em razão de características especiais do empreendimento, atividade ou projeto em análise, o órgão responsável poderá exigir que o EIV aborde outros aspectos específicos.

4. SÍNTESE DOS RESULTADOS

O RIV conterá uma parte conclusiva, onde serão apresentados, de forma objetiva e de fácil compreensão, os resultados das atividades técnicas, bem como as vantagens e desvantagens do empreendimento.

4.1. Síntese dos resultados: Demonstração do grau de compatibilidade do empreendimento frente a:

- Capacidade das redes de infraestrutura urbana ou proposta para a sua adequação;
- Capacidade das vias e do sistema de transportes públicos ou proposta para a sua adequação;
- Atividades humanas vizinhas, por similaridade e por complementariedade;

4.2. Avaliação dos impactos: Avaliação de possíveis impactos positivos e negativos, diretos e indiretos, imediatos, a médio e longo prazo, temporários e permanentes sobre a área de influência do projeto.

5. PROPOSTA DE MEDIDAS MITIGADORAS E/ OU COMPENSATÓRIAS

5.1. Proposta de medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos:

As medidas mitigadoras compreendem ações que visam dirimir ou minimizar a ocorrência de impactos ambientais negativos; já as medidas compensatórias servem para compensar impactos ambientais significativos e irreversíveis, impactos estes que não podem ser minimizados.

O Estudo deverá propor medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos, avaliando a eficiência de cada uma delas. O órgão municipal competente deverá aprovar ou rejeitar as medidas propostas, devendo propor alterações em caso de desacordo.

6. DOCUMENTOS A SEREM ANEXADOS

6.1 Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT). O responsável técnico pelo Relatório de Impacto de Vizinhança deverá apresentar Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), com a descrição da atividade Estudo de Impacto de Vizinhança ou Relatório de Impacto de Vizinhança;

6.2 Termo de Compromisso, para a implementação das medidas mitigatórias/compensatórias;

6.3 Registro de Imóveis atualizado e

6.4 Consulta de Zoneamento.

Declaro, sob as penas da Lei, a veracidade das informações prestadas no presente
Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV.

RESPONSÁVEL TÉCNICO:

Fazenda Rio Grande ____ de ____ de ____