

PROPOSTA INICIAL

PROJETO DE LEI Nº

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Valença.

A Câmara Municipal de Valença aprovou e o Poder Executivo sanciona:

TÍTULO I

MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE VALENÇA

CAPÍTULO I

Dos Conceitos, Objetivos, Princípios e Diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Valença

Art. 1º Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana de Valença - PMUV tem como objetivo geral contribuir para o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, estabelecendo políticas e diretrizes alusivas à mobilidade urbana e sustentável, formada por políticas de transporte e de circulação acessível, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 3º O PMUV é o instrumento de articulação da política municipal de mobilidade integrado com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano Diretor, o Estatuto das Cidades e o Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Art. 4º A mobilidade urbana do município de Valença presente nesta Lei engloba os seguintes temas:

- I. Acessibilidade Universal;
- II. Circulação e Sistema Viário;
- III. Sistemas de Transporte Coletivo;
- IV. Sistema de Transporte de Cargas.

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do município e é orientada pelos seguintes princípios:

- 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. participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;
- 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. segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- V. desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;
- VI. integração dos diversos meios de transporte;
- VII. qualificação do Ambiente Natural e Construído;

Art. 6º Fica autorizado o Poder Executivo reformar administrativamente a atual Coordenadoria de Trânsito, Tráfego e Ronda Escolar vinculada a Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Defesa Civil, ficando responsável pelas adequações, ampliação de pessoal, criação de cargos específicos, como agentes de trânsito e profissionais de tráfego, como também estudos e projetos das linhas do sistema de mobilidade urbana e outras atribuições correlatas.

Parágrafo Único. A implantação do Departamento acima, bem como sua denominação, estará sujeita a avaliação de critérios financeiros e orçamentários e ainda por conveniência e oportunidade por parte do Poder Executivo.

Art. 7º O PMUV possui como diretrizes gerais:

- I. integrar a estrutura viária regional para o desenvolvimento e a articulação de serviços e infraestruturas aos municípios da Região Sul do Estado do Rio de Janeiro, promovendo ações que tratem de articular o município com seus vizinhos, incentivando as potencialidades e iniciativas existentes, por meio de sua infraestrutura viária;
- II. executar prioritariamente as obras de mobilidade incluída em um planejamento global do município, evitando assim medidas paliativas;
- III. melhorar a conservação, nivelamento e o dimensionamento e a sinalização das calçadas;
- IV. determinar vias de uso exclusivo de pedestres, podendo a restrição aos veículos ser constante ou com dias e horários arbitrados a fim de promover eventos como feiras e eventos culturais;
- V. Atribuir ao Conselho Municipal da Cidade de Valença – ConCidade as atribuições pertinentes a mobilidade urbana;
- VI. realizar trabalho educativo em escolas com temas de mobilidade urbana, especialmente desenvolvendo ações relacionadas ao respeito ao pedestre e valorização do transporte coletivo.
- VII. instituir o Fundo de Mobilidade Urbana;
- VIII. a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;
- IX. a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico.

CAPÍTULO II **Das Atribuições**

Art. 8º São atribuições do Município:

I. Planejar, executar e avaliar a Política de Mobilidade Urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II. Prestar, direta ou indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte coletivo urbano, que tem caráter essencial;

III. Capacitar pessoas ou desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana no município, em especial a aplicação da educação como instrumento de aplicação da urbanidade visando à mobilidade segura.

CAPÍTULO III **Sistema Municipal de Mobilidade Urbana**

Art. 9º O Sistema de Mobilidade Urbana de Valença 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.

Art. 10º O direito à mobilidade urbana é um dos componentes do direito à cidade. Esse PMUV deve aperfeiçoar, sistematizar e regulamentar a circulação das pessoas e cargas em condições harmoniosas e adequadas, dotadas de um adequado sistema municipal de mobilidade.

Art. 11º São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

- I. Receber o serviço de qualidade e adequado;
- II. Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III. Ter ampla informação nos pontos de embarque, sobre horários, tarifas e itinerários de forma gratuita e acessível.

Art. 12 A participação da comunidade no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I. Do conselho previsto no art. 59 deste plano, inclusive com a participação dos operadores de serviços de transporte coletivo e outros do tema de mobilidade urbana;
- II. Criação de ouvidoria ou serviço de atendimento ao cidadão;
- III. Das audiências e consultas públicas; e
- IV. Dos procedimentos gerais de comunicação e divulgação, das avaliações de satisfação dos usuários e de prestação de contas públicas.

Art. 13 A infraestrutura municipal de mobilidade urbana é composta de calçadas com passeios para trânsito de pedestres, ciclovias, malha viária, estacionamentos, pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas, terminais, sinalização viária e semafórica e outras infraestruturas físicas disponíveis.

§ 1º As normas jurídicas, a Prefeitura de Valença e os demais entes federativos irão regular o uso dessa infraestrutura urbana e os serviços de transporte de passageiros e cargas.

§ 2º São infraestruturas de Mobilidade Urbana do Município de Valença:

- I. vias e demais logradouros públicos, antigo leito ferroviário desativado, inclusive ciclovias, ciclofaixas e servidões;
- II. estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
- III. passeios e calçadas;

- IV. terminais rodoviários;
- V. pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI. sinalização viária e de trânsito;
- VII. equipamentos e instalações;
- VIII. instrumentos de controle e fiscalização.

Art. 14 São os meios de transporte urbanos regulamentados:

- a) motorizados; e
- b) não motorizados.

§ 1º 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.

CAPÍTULO IV

Das diretrizes Para Regulação dos Serviços de Transportes Públicos

Art. 15 O serviço de transporte público orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I. promoção da equidade na prestação dos serviços;
- II. promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;
- III.
- IV. Ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor e respectivas políticas do uso e ocupação do solo;
- V. Criar um instrumento de transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre a oferta e a demanda;
- VI. Modicidade da tarifa para o usuário;
- VII. Articulação de interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos.

Art. 16 A contratação dos serviços de transporte público coletivo, será precedida de licitação e deverá observar as seguintes metas e diretrizes:

- I. Fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II. Definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III. Alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o município;
- IV. Estabelecer condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao município de Valença, através de bilhetagem eletrônica, possibilitando ainda a integração entre linhas, sem cobrança de nova tarifa;

V. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo realizado pelo município deverá estar definido em lei ou decreto, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e os beneficiários;

Art. 17 O serviço de transporte público, por intermédio de táxi, orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I. O direito à exploração do serviço de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos em lei municipal específica;
- II. Os veículos deverão aprimorar sua identificação visual do serviço prestado, por meios de faixa, símbolos além da pintura uniformizada que promova a identidade deste serviço privado de caráter público com ícones da municipalidade;

CAPÍTULO IV **Do Sistema Viário**

Art. 18 O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, 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, formadas basicamente por:

I. Vias arteriais – VA - correspondem à estrutura principal do sistema viário, com média fluidez de tráfego, próprias para operação do sistema de transporte coletivo, média acessibilidade ao uso lindeiro e média acessibilidade às distintas áreas do Município;

II. Vias coletoras – VC - recebem e distribuem o tráfego entre as vias arteriais e locais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade ao uso lindeiro e às distintas áreas do município, integração com o uso e ocupação do solo, e próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral;

III. As vias locais – VL - são aquelas caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

IV. Ciclovias: são as vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas.

V. Passagens de pedestres: são as vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos e as escadarias, com características de infraestrutura e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.

VI. Rodovias São consideradas integrantes da Rede Viária Estrutural, independentemente de suas características físicas, sendo utilizadas como ligação da cidade com os demais municípios da Região e estados da Federação, sendo a segurança e fluidez do tráfego condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras. As Rodovias classificam-se em:

a) Rodovias Federais, Estaduais e Municipais; São as vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre.

b) Estradas vicinais ou Vias Rurais; São as vias, situadas na Zona Rural, onde circula a produção primária e integram as localidades de ocupação rarefeita.

Art. 19 A hierarquia e a disposição viária existente do município de Valença, de que trata o artigo anterior são aquelas identificadas no art. 1º da Lei Complementar 196/2017 – Plano Diretor Participativo de Valença, inscritas graficamente em peças técnicas no inciso § 5º como Mapas 01, 17, 18, 19, 20 e 21.

Art. 20 A reserva de área para alargamento ou obra viária, incidente sobre os lotes, é passível de procedimentos de desapropriação, do direito de preempção, de transferência do direito de construir a e de isenções conforme legislação municipal.

Art. 21 Lei municipal regulamentará largura mínima de 1,50 metros para calçadas na abertura de novas vias, loteamentos e parcelamentos, considerando a legislação vigente, incluindo no processo de requerimento de alvarás de construção apresentação de projeto da calçada do lote para aprovação e liberação do respectivo Alvará de Construção;

Art. 22 A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficará a critério da Coordenação de Trânsito, vinculado à Secretaria de Serviços Públicos e Defesa Civil, ouvido o Conselho da Cidade, e exigirá:

I - Gabarito específico com critérios mínimos, independente da extensão da nova via contemplará:

- a. Via de circulação veicular com no mínimo 7,00;
- b. Calçada mínima de 1,50;
- c. Ciclovias bidirecionais com assentamento de elementos delimitadores;

II - Interligação da nova via ao sistema viário existente;

III - Praça de retorno com raio interno mínimo de 7,00m (sete metros) obrigatório para ruas sem saída.

§ 1º As vias localizadas na área rural do município de Valença deverão ter gabarito mínimo de 7 metros, a fim de contemplar as necessidades das gerações atuais e futuras e o adequado aproveitamento e expansão da cidade, baseado na aquisição de novas tecnologias em maquinário para aplicação na agricultura e na agropecuária e outras atividades do lavradio.

Art. 23 As edificações ou alterações daquelas existentes nas referidas vias deverão seguir os recuos e afastamentos exigidos, conforme o Código Municipal de Obras e legislações em vigor.

§ 1º Recuo ou afastamento é uma área pertencente a propriedade particular a qual será incorporada ao logradouro público para sua futura ampliação. Esta área será indenizável, nos termos do art. 15.

§ 2º Nas calçadas das vias com previsão de alargamento, a colocação de postes, caixas de passagem de tubos, fiações e a plantação de árvores deverão ocorrer fora da área de alargamento da via, ficando assim localizadas dentro da calçada oficial prevista para a via.

Art. 24 Nos recuos frontais em vias locais, somente será permitido vagas de estacionamento descobertas nos empreendimentos de até duas unidades autônomas ou vagas de estacionamento descobertas excedentes acima do número mínimo de vagas previsto para o tipo de empreendimento desde que atendidas as dimensões mínimas.

Art. 25 Em situações excepcionais, já consolidadas, para evitar o emperramento de terrenos com área máxima de 200m² de propriedade de uma mesma família, poderá ser autorizado, o arruamento de "servidão de família", com largura mínima de 3,00 metros (três metros) e praça de retorno, cuja execução e conservação competem aos proprietários usuários lindeiros, desde que:

I. Aprovado pelo Conselho Municipal da Cidade, com base em parecer Técnico da Secretaria de Obras e Planejamento Urbano.

Art. 26 As vias estruturais e coletoras projetadas, conforme mapas do sistema viário, terão seus traçados finais definidos quando da aprovação dos parcelamentos de solo a que elas pertencerem, respeitando as condições topográficas, geológicas e de cobertura vegetal.

Parágrafo único - Como forma de indução do desenvolvimento visando à redução da necessidade de deslocamento, a diversificação dos usos e atividades e a integração municipal e regional dos transportes, áreas destinadas ao sistema viário através de lei especificam, poderão ser doadas em quantidade que atendam as diretrizes fornecidas em conformidade com o Sistema Viário do Município.

I. Estas vias deverão ser dotadas de toda infraestrutura básica e conectar-se com as redes existentes, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade e a legislação ambiental vigente.

II. Considera-se infraestrutura básica os equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, redes de esgoto sanitário e abastecimento de água potável e de energia elétrica pública, iluminação pública e pavimentação.

III. As obras e serviços de infraestrutura urbana exigidos, deverão ser aprovadas pelo Poder Executivo Municipal e executadas de acordo com o cronograma físico e Termo de Compromisso.

IV. Esta vias incluem-se na obrigação de doação mínima ao sistema viário de 20% (vinte por cento) da área total em loteamentos devendo quando inferiores a este percentual serem complementadas as doações de áreas destinadas ao sistema viário nos novos parcelamentos.

Art. 27 Fica suprimido o estacionamento na Rua Araújo Leite, entre as Ruas Padre Luna e Av. Nilo Peçanha, para duplicação em sentido único ascendente, as quais captam fluxo intenso de veículos de três vias diferentes sendo: Rua Padre Luna, Rua Vito Pentagna e Rua Cel. Leite Pinto.

CAPÍTULO V

Do Sistema Ciclovário

Art. 28 O sistema ciclovário de Valença busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação para as mesmas e é parte do sistema viário municipal.

Art. 29 A rede ciclovária integrará a rede integrada composta por diversos elementos que atendam o usuário da bicicleta em seus deslocamentos em áreas urbanas, especialmente em termos de segurança e conforto. Entre os elementos integrantes do sistema ciclovário destacam-se as vias de tráfego compartilhado, ciclofaixas, paraciclos, bicicletários, terminais intermodais e ciclovias.

Art 30 O sistema ciclovário de Valença é destinada ao trânsito veículo de pelo menos duas rodas à propulsão humana e cadeira de roda motorizada e é composto de:

- I. Ciclovias;
- II. Ciclofaixas.
- III. Paraciclos; e
- IV. Bicicletários.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, separada do trânsito de veículo com elemento físico, e terá largura mínima de cinquenta centímetros em sentido unidirecional.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 30 As ciclovias deverão obedecer aos requisitos de segurança viária, linearidade, conectividade com a rede integrando com outros modais de transportes, conforto ao ciclista e atratividade, visando a prática de exercícios físicos.

Art. 31 Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo da Coordenadoria de Trânsito de Valença.

Art. 32 O trajeto do sistema cicloviário e de circulação de pedestres abrange a área urbanizada do município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 33 Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo da Coordenadoria de Trânsito/SSPDC.

Art. 34 A critério da administração e com disponibilidade de espaço físico serão instalados bicicletários nos principais pólos geradores de tráfegos e terminais rodoviários urbanos de todo o município, ficando a cargo da Coordenadoria de Trânsito, o estudo do número de vagas, tipologia e locais específicos para instalações sendo que a aprovação caberá ao Conselho Municipal da Cidade de Valença.

CAPÍTULO VI

Das Calçadas e Equipamentos Públicos

Art. 35 Todas as vias públicas do município de Valença devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, e estando de acordo com a NBR 9050/2004, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada.

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

Art. 36 As calçadas do município de Valença, serão regulamentadas em lei, e serão formadas pelos seguintes elementos:

- I. subsolo;
- II. guia e sarjeta;
- III. faixa de serviço;
- IV. faixa de passeio;
- V. faixa de interferência da edificação;
- VI. esquinas;

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial.

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de posteamento, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 4º A faixa de passeio, destinada a circulação de pedestres deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo.

§ 5º A faixa de interferência destina-se ao acesso do lote, edificado ou não, podendo ser permitida, caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio.

§ 6º As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

Art. 37 Quando as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido o posteamento público.

Art. 38 Dentro do perímetro urbano do município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

Parágrafo Único - Considera-se em "más condições", as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que entrave o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade Universal.

Art. 39 Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, vedadas emendas perceptíveis no piso.

Art. 40 É facultada a execução de pelo menos uma caixa de árvore quando a calçada tiver a largura apropriada para colocação de vegetação, sendo esta igual ou superior a 2,50m.

Art. 41 Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos - NBR 9050/2004;

II - Mobiliário Urbano - NBR 9283/86;

III - Equipamento urbano NBR 9284/86;

Parágrafo Único - Deverão, ainda, obedecer as disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.

Art. 42 Para garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

- I. Continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação;
- II. As águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, nunca por cima da calçada;
- III. O rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa de serviço e poderá ser rebaixado até 50% da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10 metros que poderá utilizar o rebaixo de até 5 metros;

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior para veículos de carga e ônibus, mediante aprovação da Coordenadoria de Trânsito, ouvido o Conselho Municipal da Cidade;

§ 2º O desnível entre a calçada e o terreno limteiro deverá ser solucionado de forma a não interferir na faixa de passeio;

Art. 43 Para garantir a acessibilidade e a segurança dos pedestres, as calçadas deverão ter revestimento antiderrapante, inclinação de no mínimo 1% e no máximo 3%, segundo normas da ABNT - NBR 9050/2004 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Parágrafo único: O piso "podotátil" será exigido nos locais onde houver maior fluxo de circulação de pedestres, obedecendo a largura mínima da calçada de 1,50m, e em outros locais a critério da Coordenadoria de Trânsito, com instalação nos termos da NBR 9050/2004 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Art. 44 Os Programas de Arborização Urbana e os ajardinamentos deverão:

I - Ser posicionados de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;

II - Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

III - Ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas.

Art. 45 Fica vedado a instalação de mobiliário urbano e o ajardinamento em calçadas com largura inferior a 1,20m para vias já existentes e 1,50m para as vias projetadas.

Art. 46 O ajardinamento a ser implantado nos passeios públicos, bem como as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações da Secretária Municipal de Agricultura ou da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

CAPÍTULO VII **Da Integração Regional**

Art. 47 Respeitado o princípio da autonomia municipal, o PMUV assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região do Médio Paraíba, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário regional.

Art. 48 Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

- I. transporte público e sistema viário regional;
- II. turismo;
- III. planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;

Art. 49 Constituem-se em elementos estruturadores da Região Médio Paraíba os eixos que constituem as características socioeconômicas da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

- I. a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios e estados;

II. a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo que interliga as diversas regiões da Cidade e da região, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III. a Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos equipamentos urbanos, tais como parques, rodoviárias, hospitais, faculdade, e por novas centralidades a serem criadas;

IV. os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V. os parques e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável de Valença e da região do Vale do Café.

Art. 50 A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições e parâmetros urbanísticos estabelecidos nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo.

Art. 51 Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua, de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

CAPÍTULO VIII

Pólos Geradores de Tráfego

Art. 52 Pólos Geradores de Tráfego (PGT) são empreendimentos de qualquer porte que produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Art. 53 Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Impacto no Trânsito nos logradouros arredores.

Art. 54 Os empreendimentos devem ser corretamente instalados e com base no Plano Diretor, nas zonas permitidas, visando o ordenamento urbano e o bem comum, garantindo o compromisso com o interesse social, a viabilidade econômica e alcançar a eficiência e a sua função social no ambiente.

Art. 55 Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito da criação de Pólos Geradores de Tráfego:

I. Proposta do ônus do empreendedor, que se refere à responsabilidade deste pela implantação de melhorias públicas que beneficiem diretamente o empreendimento a ser instalado.

II. Previsão e criação efetiva de vagas de estacionamento compatíveis com sua atividade definida pelo Plano Diretor e legislações edilícias;

III. Projeto de incentivo fiscal aos empreendedores que prevêm modais não motorizados ou coletivos, devidamente estabelecido no projeto e aprovado pelo Poder Público Municipal;

IV. Cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados por pólos geradores de tráfego, definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito.

Art. 56 A identificação dos principais PGT's estão identificados no mapa no Anexo II.

CAPÍTULO IX **Da Hierarquia da Mobilidade Urbana**

Art. 57 A hierarquia da mobilidade urbana, os objetivos, planos de ação e instrumentos a serem alcançados, estão qualificados no Anexo I, que confere:

1. Circulação A Pé;
2. Circulação de Bicicleta;
3. Transporte Coletivo;
4. Transporte Público Individual;
5. Transporte de Cargas;
6. Sustentabilidade; e
7. Educação e Incentivo à Mobilidade.

CAPÍTULO X **Da Qualificação da Paisagem Urbana**

Art. 58 A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - edificações isoladas ou não -, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais - tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis -, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 59 São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

- I. garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;
- II. garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;
- III. garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;
- IV. assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;
- V. favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;
- VI. disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;
- VII. disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 60 São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

- I. criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;

- II. estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;
- III. estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nos eixos viários estruturais estabelecidos neste Plano;
- IV. reurbanizar e requalificar as principais ruas e avenidas;
- V. desenvolver e consolidar um sistema de Corredores de Centralidade com a dinamização de serviços, cultura e infraestrutura;
- VI. melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;
- VII. implantar e requalificar mobiliário urbano de qualidade em toda a cidade;
- VIII. estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

CAPÍTULO XI

Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 61 Fica instituído o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, cuja coordenação compete à ao órgão previsto no art. 6º e será regulamentado por lei municipal.

Parágrafo Único. O Fundo de que trata o caput deste artigo tem natureza contábil-financeira, sem personalidade jurídica, rege-se pela legislação pertinente e vincula-se à Secretaria Municipal de Fazenda.

Art. 62 Os recursos do Fundo somente serão aplicados com as seguintes finalidades:

- I. desenvolvimento de projetos e planejamento vinculados ao desenvolvimento de medidas destinadas à melhoria do trânsito e do transporte no âmbito do Município de Valença;
- II. execução de programas e projetos destinados a garantir melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito, garantindo maior mobilidade urbana, tais como:
 - a) desapropriação para expansão da malha viária, abertura de novas vias, alargamento das já existentes, dentre outras finalidades;
 - b) execução de obras destinadas a expandir a malha viária do Município;
 - c) execução de obras públicas destinadas a atender a demanda geral de trânsito da cidade, tais como ciclovias, travessias elevadas;
 - d) desapropriação para fins de construção de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, pontos de passageiros;
 - e) execução das obras de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, pontos de passageiros;
 - f) aquisição de equipamentos ou realização de serviços para a melhoria da sinalização viária, tais como sinalização semafórica, vertical e horizontal, bem como a fiscalização eletrônica, monitoramento e o controle operacional do trânsito e do transporte.
- III. desenvolvimento e execução de projetos destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade;

IV. desenvolvimento de projetos e execução de obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;

V. desenvolvimento e execução de projetos destinados a reduzir os acidentes e melhoria da segurança viária.

Art. 63 Quem indica quais as ações, obras e serviços que não esteja dispostas no artigo anterior e que devam ser custeadas pelo Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, após a disponibilização contábil-financeira é o ConCidade, considerando a gestão participativa o bem estar da população e as devidas prioridades.

Art. 64 Constituirão receitas do Fundo:

I. dotações orçamentárias consignadas, anualmente, no Orçamento Municipal e Créditos Adicionais que lhe sejam destinados;

II. dotações federais ou estaduais, não reembolsáveis, a ele especificamente destinadas;

III. receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas com o fim a que se destinam desde que conforme finalidades estabelecidas nesta Lei;

IV. produto de Operações de Crédito celebradas com organismos nacionais ou internacionais, desde que destinadas para os fins previstos nesta Lei;

V. subvenções, contribuições, transferências e participações do Município em convênios, contratos e consórcios, relativos à finalidade do Fundo;

VI. doações, públicas ou privadas, de pessoas físicas ou jurídicas;

VII. o resultado da aplicação de seus recursos;

VIII. recursos decorrentes de valor de outorga objeto de procedimentos licitatórios vinculados ao sistema de transporte público de passageiros em linhas municipais;

IX. recursos decorrentes da venda de editais de concorrência para elaboração de projetos e delegação de serviço público de transporte coletivo de passageiros;

X. recursos decorrentes de multas oriundas de aplicação de infração administrativa, pelos operadores do sistema de transporte coletivo de passageiros e pelos permissionários de serviço de táxi;

XI. outras receitas.

§ 1º Os recursos do Fundo serão depositados em conta especial, que será aberta pela Secretaria Municipal de Fazenda.

§ 2º Os recursos incorporados ao Fundo com destinação específica serão depositados em contas individualizadas, vinculadas aos respectivos projetos.

§ 3º Toda movimentação financeira do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana será divulgada através de página específica no site institucional da Prefeitura, com atualização trimestral, indicando a origem dos depósitos e a destinação das aplicações.

CAPÍTULO XII

Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 65 Fica atribuída ao Conselho Municipal da Cidade de Valença - Concidade – as funções pertinentes à Mobilidade Urbana, dentre as quais o de gerenciamento e operacionalidade do PMUV.

Art. 66 Compete ao Concidade, formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I. criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II. instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do PMUV.

Art. 67 Deverá o Concidade, estabelecer em sua estrutura institucional uma câmara temática técnica para formular os pareceres referentes à Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 68 - São atribuições do Concidade no que tange à mobilidade urbana, sem prejuízo das demais atribuições contidas em seu Regimento Interno:

- I. elaborar e coordenar em conjunto o Poder Público Municipal a execução integrada de planos, programas e projetos, promovendo sua viabilização junto ao processo de elaboração do orçamento municipal;
- II. informar e orientar acerca de toda e qualquer legislação urbanística e de mobilidade municipal;
- III. estabelecer fluxos permanentes de informação entre as suas unidades componentes, a fim de facilitar o processo de decisão;
- IV. aplicar à legislação do Município atinente a mobilidade urbana, estabelecendo interpretação uniforme;
- V. monitorar, avaliar e propor os ajustes permanentemente o PMUV;
- VI. Orientar na determinação da localização dos Equipamentos Urbanos integrantes da estrutura de mobilidade urbana ou vinculados a ela; e
- VII. Definir as ações do Plano de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO XII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 69 Integra a presente Lei os Anexos que o consubstanciam, onde todos os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas deverão ser respeitados e observados na implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Valença.

Art. 70 Qualquer intervenção que afete direta ou indiretamente o Sistema de Circulação, sendo caso omissivo deste plano deverá receber parecer técnico do órgão municipal competente, observadas as legislações pertinentes e aprovados pelo Concidade.

Art. 71 O Poder Executivo Municipal, seguindo suas disponibilidades orçamentárias e financeiras, observados os princípios e diretrizes deste Plano, farão constar dos respectivos projetos plurianuais e de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio e previsão que serão utilizados, em cada período, para aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhorias constantes dos serviços.

Parágrafo único: As indicações das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere este artigo serão acompanhadas, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e as outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

Art. 72 Qualquer alteração a este plano ou aos seus anexos só poderá ser efetuada após consulta pública, parecer técnico prévio e favorável do órgão municipal competente e referendado pelo Conselho Municipal da Cidade Valença.

Sala das Sessões em ____ de _____ de 2019.

PRESIDENTE

VICE - PRESIDENTE

1º SECRETÁRIO

2º SECRETÁRIO

Usando das atribuições que me são conferidas **SANCIONO** a presente Lei. Extraiam-se cópias para as devidas publicações.

Gabinete do Prefeito, em ___/___/___

Prefeito Municipal