



GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinete@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

LEI Nº 1.455, DE 14 DE MAIO DE 2015.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do
Município de Serra Talhada/PE.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SERRA TALHADA, Estado de Pernambuco
Faço saber que a Câmara Municipal de Vereadores decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º Esta Lei estabelece o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e regulamenta a Política de Mobilidade Urbana - PlanMob-ST - estabelecida no Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 052, de 22 de janeiro de 2007, art. 29 e seguintes), considerando os dispositivos pertinentes da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e artigos 21, inciso XX e 182 da Constituição Federal de 1988, que trata da política de desenvolvimento urbano.

Art. 2º O PlanMob-ST regulamenta a Política de Mobilidade Urbana cujo objeto é a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte e consolidação dos diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Serra Talhada.

Art. 3º A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Mobilidade urbana conceitua-se como um atributo das cidades, que considera o conjunto de atributos urbanos, os quais são próprios ou favorecem uma mobilidade mais qualificada, tais como: presença de transporte de alta capacidade; acessibilidade universal nas calçadas; prioridade ao transporte coletivo no viário; intermodalidade; cobertura da rede de transporte coletivo; boa legibilidade do sistema; comunicação eficaz com o usuário; modicidade tarifária; entre outros.

Art. 4º A Política de Mobilidade Urbana tem como princípios:

- I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável;
- III - Equidade no acesso e no uso do espaço;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade;
- V - Gestão democrática;
- VI - Segurança nos deslocamentos;
- VII - Redução dos custos urbanos; e
- VIII - Justiça social,

Art. 5º A Política de Mobilidade Urbana tem como diretrizes:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano;

- II - Democratização do espaço viário;
- III - Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados;
- IV - Prioridade para o transporte público coletivo;
- V - Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
- VI - Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
- VII - Mitigação dos custos ambientais e sociais;
- VIII - Incentivo ao desenvolvimento técnico.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

- I - Promover a acessibilidade universal na calçada;
- II - Qualificar o sistema de transporte coletivo;
- III - Racionalizar o uso do sistema viário;
- IV - Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados;
- V - Aprimorar a logística do transporte de cargas;
- VI - Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- VII - Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito;
- VIII - Reduzir o tempo médio das viagens;
- IX - Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
- X - Incentivar a utilização de modos não motorizados;
- XI - Reduzir emissões de poluentes;
- XII - Contribuir na redução das desigualdades sociais;
- XIII - Promover acesso aos serviços básicos;
- XIV - Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada;
- XV - Promover o desenvolvimento sustentável.

Art. 7º O PlanMob-ST presente nesta Lei engloba os seguintes temas:

I - Gestão do Sistema de Mobilidade;

- a) Pedestres e Calçadas;
- b) Transporte não Motorizado - Bicicleta;
- c) Transporte Coletivo;
- * d) b) Transporte Individual Compartilhado;

- II - Transporte Individual - Carros e Motos;
- III - Política de Estacionamento;
- IV - Transporte de Cargas e Eventos; e
- V - Redução de Emissões. ? (poluentes)

CAPÍTULO II

DA GESTÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Art. 8º Para a melhoria da qualidade e produtividade da circulação urbana, apresentamos as seguintes propostas:





GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

I - Implantação de intervenções que contribuam para a minimização dos conflitos entre os modos de circulação não-motorizados e os motorizados, promovendo acessibilidade universal com conforto e segurança (faixas de pedestres, rebaixamento de guias, sinalização horizontal, vertical e semaforica, passarelas, remoção de barreiras arquitetônicas;

II - Apoiar o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias que valorizem a mobilidade urbana sustentável promovendo sua melhoria e otimização contribuindo para a minimização dos efeitos negativos causados ao meio ambiente (poluição atmosférica e sonora), contribuindo para o aprimoramento da gestão pública sobre os serviços afetos à sustentabilidade da mobilidade urbana;

III - Implantar novas tecnologias para a viabilização operacional de sistemas integrados de transportes coletivos, de cobrança eletrônica de tarifas, de monitoramento, controle e fiscalização eletrônica dos sistemas de transporte coletivo;

IV - Promover ações que associam uso do solo e mobilidade estimulando o adensamento nas regiões de entorno das áreas servidas por sistemas de transporte de alta capacidade, especialmente os corredores de transporte e corredores viários, no entorno das estações do transporte público e nas centralidades regionais, intermediárias e locais;

V - Equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o 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;

VI - Aumentar o adensamento ao longo dos eixos de transporte com maior fluxo de passageiros tanto no sistema coletivo atual quanto previsto para os horizontes futuros;

VII - Definir patamares de adensamento em torno dos eixos de transporte coletivo tomando como referência o crescimento tendencial histórico;

VIII - Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para a utilização dos modos não motorizados nos corredores da rede estruturante e centralidades;

IX - Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento;

X - Garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas pelos empreendimentos de impacto sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade;

XI - Promover a acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência física ou sensorial, através da implantação de infraestrutura que garanta sua circulação pela cidade através da integração entre os sistemas coletivos e não-motorizados com conforto e segurança;

XII - Implantar intervenções que contribuam para a melhoria da acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, tais como rampas, sinalização horizontal (piso tátil), vertical (sinalização em braile), sinalização com sonorização e remoções de barreiras arquitetônicas em geral;

XIII - Promover a elaboração de estudos e projetos de intervenções para melhoria da acessibilidade;

XIV - Implantar sistemas adaptados para veículos/equipamentos;

XV - Promover o uso de fontes de energia menos poluentes, focadas na mudança da matriz energética no transporte público;

XVI - Investir em infraestrutura e sistemas informatizados da Superintendência de Trânsito e Transportes de Serra Talhada - STTrans;



GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinete@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

XVII - Promover a valorização da circulação não-motorizada através da implantação de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, implementando sua integração com os demais sistemas de transporte, priorizando o transporte coletivo;

XVIII - Implantar central integrada de monitoramento para controle e fiscalização da sinalização semafórica, do trânsito, do transporte, da segurança e da qualidade do ar, utilizando tecnologia de informação e câmeras de CFTV;

XIX - Fomentar projetos destinados à redução de acidentes no trânsito;

XX - Implantar sistema de comunicação interativo com a população;

XXI - Ampliar as ações para fiscalização da redução da velocidade, com limite máximo de velocidade de 60 km/h em todas as vias urbanas, inclusive com a implantação das Áreas 30 (automóveis limitados à velocidade máxima de 30 km/h) em vias com alto fluxo de pedestres e Áreas 40 (automóveis limitados à velocidade máxima de 40 km/h) onde haja vias cicloviárias em atividade, de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança;

XXII - Implantar sistema informatizado de controle de velocidade por câmeras de vídeo, como meio de coibir excessos de condutores e prezar pela segurança do trânsito;

XXIII - Utilizar sinalização semafórica inteligente, com sinal sonoro, que otimiza o tempo do sinal verde em função do fluxo de veículos que se aproximam nos sentidos do semáforo, assim como de sinalização vertical e horizontal (p.ex.: pictogramas) de última geração;

XXIV - Disponibilizar as informações sobre o trânsito e o transporte, em tempo real, à população e aos meios de comunicação, através de Painéis de Mensagens Variáveis (PMV's) e outros sistemas eletrônicos (mídia; aplicativos para dispositivos móveis; navegadores GPS; entre outros.);

XXV - Investir mais em campanhas de sensibilização e educação do trânsito para a população, com ações regulares em escolas e uso de arteducadores nas vias públicas (p.ex.: Turma do FomFom);

XXVI - Atualizar o Código de Posturas do Município;

XXVII - Realizar fiscalização de posturas através da promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código de Posturas do Município;

XXVIII - Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares;

XXIX - Implantar ouvidoria da STTrans;

XXX - Duplicar o Perímetro Urbano da BR-232 em Serra Talhada;

XXXI - Promover a pavimentação e a qualificação das vias do Município;

XXXII - Implantar nova e manter rede de iluminação às margens da BR-232, do km 405 ao km 425, e demais vias urbanas, com prioridade para os bairros mais populosos e proximidades de instituições de ensino e áreas comerciais, a fim de melhorar a segurança pública e do trânsito, bem como reduzir o número de acidentes.

CAPÍTULO III DOS PEDESTRES E DAS CALÇADAS

Art. 9º Conforme a PNMU, a prioridade da mobilidade urbana deve ser destinada aos pedestres. Nesse sentido apresentamos as seguintes propostas:



GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

I - Censo pormenorizado para construção do Mapa de Classificação de Calçadas do Município;

II - Implantar rede de caminamento a pé, composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Classificação de Calçadas, que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade; *

III - Elaboração de projeto de padronização das calçadas, levando em consideração formas e materiais adequados ao clima e à paisagem locais, dotados de itens de segurança e serviços públicos, dentro da proposta da sustentabilidade ambiental, com área permeável recoberta por grama e mudas de espécies nativas em estado avançado de desenvolvimento e capazes de produzir largas sombras com suas copas, bem como embutimento das redes de distribuição elétrica, de telecomunicação e de drenagem;

IV - Requalificação e adequação das calçadas de acordo com o Decreto nº 5.296/2004, que dispõem sobre a acessibilidade e a mobilidade dos espaços urbanos, facilitando a circulação de pedestres buscando a melhoria da acessibilidade com conforto e segurança;

V - Melhorar a acessibilidade das calçadas, com piso tátil e direcional, com pintura padronizada e guarda corpo, notadamente para os acessos às instituições de ensino e saúde;

VI - Implantação de novos espaços para esporte e lazer, com pistas para caminhadas e corridas, além dos já existentes;

VII - Interligação dos espaços para esporte e lazer com pistas de caminhas^{das} e corridas, a fim de compor a "malha viária da saúde";

VIII - Implantação de áreas no centro da cidade para circulação exclusiva de pedestres, na forma de "Shopping Popular" (camelódromo);

IX - Sinalização horizontal nas vias (faixa de pedestres);

X - Sinalização vertical nos cruzamentos (semáforos especiais para pedestres);

XI - Implantação de passagens elevadas de pedestres e de rampas de acesso, como formas de acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção;

XII - Sistema de comunicação interativo entre os pedestres e o poder público, para troca de informações e veiculação de notícias públicas, críticas, sugestões e elogios;

XIII - Construção de Passarelas no perímetro urbano da BR-232;

XIV - Implantação de bancos fixos padronizados em frente às residências que optarem por estabelecer parceria com o poder público, como forma de eliminar o modelo de calçadas em "terraços".

CAPÍTULO IV DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - BICICLETA

Art. 10. Atender as premissas relativas ao uso das bicicletas e dispositivos com características similares, a exemplo de: bicicletas elétricas; diciclos; carroças de coleta seletiva; patinetes; skates; patins; entre outros, conforme segue:

I - Divulgar, sensibilizar e informar a população para o uso da bicicleta como meio de transporte e para o respeito ao ciclista;

II - Informar o cidadão sobre os direitos e deveres dos usuários de bicicletas e condutores dos demais veículos;

III - Estudo detalhado que contemple pesquisa de origem e destino (O/D) com os ciclistas existentes e levantamento dos possíveis ciclistas;



GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

IV - Implantar vias cicloviárias interbairros e intrabairros, prioritariamente em vias secundárias;

V - Implantar vias cicloviárias entre bairros da Macrozona Urbana - MZU e às margens do Rio Pajeú e do Açude Borborema, com espaços de esportes, lazer e contemplação;

VI - Implantar aproximadamente 5 km de ciclovias por ano, a partir de 2015, de forma a garantir que 20% das vias públicas sejam atendidas por vias cicloviárias até 2025, formando uma rede cicloviária contínua que cobrirá todas as regiões da cidade, com as seguintes diretrizes de desenho e integração:

- a) ligações perimetrais e radiais, constituindo uma rede estrutural;
- b) trajetos interconectados;
- c) o máximo de linearidade estabelecendo a menor distância de viagem;
- d) funcionalidade, realizando ligações com escolas, praças, parques, espaços culturais e de lazer e esporte, e outros lugares de interesse da população;
- e) integração com as redes de transporte de média e alta capacidade;
- f) instalação preferencialmente em ruas secundárias;
- * g) não eliminação de faixas de rolamento;
- h) implantação preferencialmente no lado esquerdo da via;
- i) instalação dois sentidos, preferencialmente na mesma via;

VII - Garantir que as ciclovias implantadas estejam de acordo com as normas vigentes das instituições reguladoras, principalmente no que tange à sinalização;

VIII - Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas, convencionais e elétricas, para servidores municipais;

IX - Criar condições para uso de bicicletas, convencionais e elétricas, em operações do dia a dia da Prefeitura, a título de redução de custos, melhoria da saúde dos servidores, preservação ambiental, redução da emissão de GEE, e, sobretudo, como exemplo para a população;

X - Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas para estudantes das redes ensino pública e particular;

* XI - Articular a criação de linhas de financiamento público e privado para aquisição de bicicletas com o intuito de facilitar o acesso de usuários aos benefícios das bicicletas;

XII - Implantar paraciclos em diversas áreas de cidade, com destaque para o centro comercial e proximidades das instituições de ensino;

XIII - Determinar a implantação de bicicletários em órgãos públicos, centros comerciais, grandes lojas, instituições de ensino e outros estabelecimentos que recebam diariamente grandes contingentes de pessoas, a fim de promover o uso do modal;

XIV - Promover, através de parcerias, a criação de estruturas de apoio aos bicicletários, tais como: oficinas de reparos rápidos, vestiários, cafés, lojas, guarda-volumes e outros serviços úteis;

XV - Criar parcerias com entidades privadas com vistas a implementação de sistema de bicicletas compartilhadas que atenda todas as regiões da cidade;

XVI - Criar programa de educação e conscientização dos condutores de bicicletas e demais veículos, no intuito de promover a harmonização entre os modais;

XVII - Promover a formação continuada dos cidadãos para a mobilidade urbana através de ações educativas diretas, das atividades escolares, de campanhas e do estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas;

XVIII - Propiciar modo de transporte sustentável no município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;



GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

- XIX - Propiciar modo de transporte acessível aos diferentes usuários do sistema;
- XX - Implementar o conceito de "Ruas Completas" no sistema viário, promovendo a equidade no uso dos espaços entre os usuários da via;
- XXI - Propiciar a articulação intersetorial para a formulação, estímulo e apoio às ações e programas de mobilidade por bicicletas;
- XXII - Promover a convivência pacífica entre os modos de transporte, particularmente em relação às bicicletas;
- XXIII - Incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas;
- XXIV - Promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município através do uso das bicicletas;
- XXV - Promover a discussão com os órgãos responsáveis sobre a inclusão da educação para a mobilidade na grade curricular das escolas e universidades como tema transversal;
- XXVI - Promover parcerias com as universidades para desenvolvimento de conhecimentos e tecnologias que auxiliem na difusão da educação para a mobilidade;
- XXVII - Promover parcerias com universidades e centros de pesquisa para a promoção da reflexão e conscientização junto à sociedade;
- XXVIII - Articular junto aos órgãos responsáveis e suas contrapartes privadas a realização de ações e programas educativos para condutores profissionais a serviço público (motoristas de ônibus; taxis; mototaxis);
- XXIX - Articular junto aos órgãos responsáveis a atualização da legislação vigente no que diz respeito: a) aos equipamentos de segurança do ciclista; b) aos processos de formação de condutores de bicicletas; c) às normas de circulação; e d) aos instrumentos de fiscalização;
- XXX - Divulgar as ações relativas ao Sistema Ciclovitário, seus componentes e ações, fazendo com que os cidadãos se apropriem dos conteúdos;
- XXXI - Difundir informações e conteúdos que promovam o respeito ao ciclista por parte dos outros condutores, incentivando o compartilhamento humanizado do espaço viário;
- XXXII - Divulgar informações sobre o traçado da Rede Ciclovitária Estrutural existente, permitindo ao cidadão ter informações sobre os caminhos, integração com o transporte coletivo e outros pontos de interesse;
- XXXIII - Promover a transparência e o acesso público aos dados e informações relativos ao Sistema Ciclovitário;
- XXXIV - Articular as ações de mobilidade a outras ações de fomento do modo bicicleta como atividade social, econômica, ambiental e cultural;
- XXXV - Promover a articulação dos atores locais e destes com o poder público, através de programas institucionais relacionados à bicicleta, para a criação, gestão e efetivação das ações complementares de fomento ao Sistema Ciclovitário e ao uso da bicicleta.

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 11. Seguindo a ordem de priorização proposta pela PNMU, depois do transporte individual não motorizado, o transporte coletivo figura como a melhor opção para a mobilidade urbana. Diante disso, apresentamos as seguintes propostas:

- I - Instituir o transporte público coletivo como direito social;
- II - Fomentar estudos e projetos de sistemas de priorização do transporte coletivo e de detalhamento, como projetos básicos e executivos de empreendimentos que favoreçam a mobilidade urbana no Município;

III - Elaborar estudo para mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, que sinalizem, entre outras ações, definição dos portes dos coletivos, de forma a atender a universalização do transporte público;

IV - Garantir acessibilidade econômica, através da implantação de uma política tarifária do transporte coletivo, com vistas a proporcionar maior inclusão social, onde pretende-se reduzir a tarifa do transporte coletivo para a população de baixa renda segundo critérios que possam ser efetivamente gerenciados pelo poder público, evitando evasão e penalização dos demais usuários;

V - Implantar linhas Coletoras (intrabairros e centro) e Troncais (interbairros);

VI - Utilizar microônibus nas linhas Coletoras, com acessibilidade para deficientes físicos;

VII - Implantar Terminais Integrados e/ou Pontos de Transbordo Intermodal, de forma a permitir ao usuário escolher qual o modal de transporte mais adequado ao seu deslocamento (ônibus; taxi; mototaxi; bicicleta; a pé);

VIII - Implantar ou readequar calçadas, rampas, travessias, sinalização e equipamentos cicloviários com o objetivo de complementar e/ou qualificar o acesso ao sistema de transporte;

IX - Utilizar ônibus e microônibus com acessibilidade para deficientes físicos;

X - Utilizar ônibus e microônibus com suporte para bicicletas;

XI - Implantar paraciclos próximos aos pontos de parada, a fim de favorecer a intermodalidade e garantir mais segurança aos usuários ciclistas;

XII - Implantar pontos de parada dotados de acessibilidade e condições de conforto que motivem a população e optar pelo transporte coletivo, ao invés de usar o transporte individual motorizado;

XIII - Utilizar os espaços dos pontos de parada, para comunicação permanente com a população;

XIV - Definir prioridades do serviço de transporte coletivo em horário noturno, finais de semana e feriados;

XV - Propor medidas para estimular o uso do transporte escolar e desestimular o uso do automóvel, inclusive com restrição de paradas e estacionamentos para automóveis na porta das escolas, assim como a promoção de medidas para disciplinar a parada desses veículos na saída de cada turno escolar;

XVI - Monitorar e controlar a operação, integrando ao trânsito e à segurança;

XVII - Definir fluxo viário que determine a implantação de Faixas Prioritárias e/ou Exclusivas;

XVIII - Implantar sistema de transporte coletivo entre o Distrito Sede e os Distritos Rurais;

XIX - Transpor o Terminal Rodoviário do bairro de São Cristóvão para as margens do Anel Viário (projeto em andamento), a fim de desobstruir as vias de acesso ao atual Terminal Rodoviário e garantir maior agilidade na operação do modal intermunicipal e interestadual com a proximidade da BR-232;

XX - Buscar meios de viabilizar o Terminal Ferroviário integrado à Ferrovia Transnordestina;

XXI - Viabilizar a implantação do Aeroporto de Serra Talhada como meio de desenvolvimento regional e de crescimento econômico, turístico e cultural, dotado de instalações adequadas e facilidades para apoio de operações de aeronaves de pequeno e médio porte, facilitando assim o embarque e desembarque de pessoas e/ou cargas para a região, com melhoria e sinalização da estrada estadual que liga a cidade ao aeroporto municipal, assim como a implantação de uma linha de ônibus para facilitar o transporte dos passageiros que irão utilizar o novo modal.





GOVERNO DE
SERRA TALHADA

A cidade do coração da gente.

GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510

Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br

www.serratalhada.pe.gov.br

CAPÍTULO VI DO TRANSPORTE INDIVIDUAL COMPARTILHADO

Art. 12. Para promover a redução da quantidade de veículos em circulação e, conseqüentemente, a diminuição das emissões de GEE, através do compartilhamento de veículos, este instrumento prevê:

- I - Incentivar a criação representativa de classe (tipo sindicato ou conselho) para facilitar o ordenamento e o diálogo sobre as questões de tarifação de taxis e mototaxis;
- II - Criar um sistema de tarifação de taxis e mototaxis;
- III - Ampliar o controle e a fiscalização sobre os mototaxis, no sentido de eliminar a clandestinidade, incentivando o credenciamento oficial;
- IV - Regulamentar os pontos de mototaxi, a fim de os mesmos não concorrerem com os pedestres e modais não motorizados nas vias e calçadas;
- V - Criar infraestrutura básica de apoio para taxis e mototaxis;
- VI - Implantar programa permanente de capacitação e educação do trânsito e ambiental para os condutores de taxis e mototaxis;
- VII - Promover a implantação de sinalização padronizada para identificação dos pontos de embarque de taxis e mototaxis;
- VIII - Criar mapa, em papel e virtual, dos pontos de embarque de taxis e mototaxis para atender ao grande número de visitantes do Município;
- IX - Promover a implantação de soluções tecnológicas para chamada e utilização de taxis e mototaxis;
- X - Criar campanhas de sensibilização de segurança para a população, no intuito de reduzir acidentes no uso de mototaxis.

CAPÍTULO VII DO TRANSPORTE INDIVIDUAL - CARROS E MOTOS

Art. 13. Como meio de racionalizar o transporte individual faz-se necessário:

- I - Criar medidas de desestímulo à utilização de transporte individual motorizado à medida que forem efetivamente oferecidas melhorias no transporte público coletivo;
- II - Reverter a tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionados da cidade, na área central, diminuindo seu uso no médio e longo prazo, que poderão incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral e redução do número de vagas de estacionamento disponíveis;
- III - Estimular carona solidária no trajeto casa-escola, e vice-versa, com a participação da escola;
- IV - Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, diminuindo seu uso no médio e longo prazo;
- V - Aumentar a segurança para as pessoas que adotam motocicletas como modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves;
- VI - Propor a implantação de estacionamentos rotativos pagos de motocicletas;
- VII - Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo motocicletas;
- VIII - Regulamentar o uso dos ciclomotores (cinquentinhas) como instrumento de reordenamento do trânsito e redução de acidentes;

- IX - Ampliar as ações da Lei Seca, como meio de prevenção e redução de acidentes;
- X - Implantar programa permanente de comunicação e educação do trânsito e ambiental para os motoristas;
- XI - Criar campanhas de sensibilização do uso racional do transporte individual para a população, com vistas a promover o uso de modais alternativos de transporte.

CAPÍTULO VIII

DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO

Art. 14. Face à priorização do transporte coletivo, a atuação do poder público municipal com relação à política de estacionamento e ao direito ao uso do espaço público por veículos particulares, propõe:

I - Desestimular o acesso do automóvel particular na área central, dando prioridade de vagas no meio fio para pessoas com dificuldade de mobilidade e carga e descarga (incluindo o motofrete);

II - Implantar vagas especiais para veículos de transporte de valores em frente a instituições bancárias e correspondentes bancários (p.ex.: lotéricas), bem como para veículos que transportam portadores de dificuldades de locomoção e idosos, devidamente identificados com cartão licença e adesivos na lataria;

III - Implantar estacionamentos específicos para motos;

IV - Estimular criação de vagas de estacionamento particulares e públicas em diversas modalidades (edifícios garagem; estacionamento subterrâneo; aumento do coeficiente de construção para vagas de garagem) em locais de comércio especializado e de interesse turístico, como compensação pela diretriz de supressão de vagas de estacionamento junto ao meio fio para priorizar transporte não motorizado e ampliação de calçadas, visando a aumentar a fluidez no trânsito;

V - Praticar diferentes tarifas para desestímulo de uso do automóvel, aumentando o preço nas áreas de alta demanda, inclusive nas garagens públicas fora da via;

VI - Avaliar a construção de pontos de transbordo, na forma de edifícios de uso misto (comércio; serviços; hospedagem; moradias), com grande quantidade de vagas de garagem, a fim de concretizar a integração do automóvel com o transporte de pequena capacidade (taxis; mototaxis) e transporte coletivo de média capacidade (microônibus; ônibus);

VII - Prover solução à demanda por estacionamento das unidades residenciais, através do uso compartilhado de espaços privados, na forma de condomínios de estacionamentos, com vistas à liberação das vias públicas para melhoria da mobilidade urbana;

VIII - Implantar estacionamento rotativo pago (Zona Azul), como meio de ordenamento das vias do centro comercial e de geração de receita para o Município;

IX - Investir na gestão informatizada do estacionamento rotativo pago (Zona Azul), com priorização para disponibilidade de vagas em ruas secundárias unidirecionais;

X - Criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

XI - Investir no monitoramento remoto dos trechos de vias com restrição de estacionamento como forma de coibição de violações e geração de receita a partir de multas aplicadas, com respaldo de documentação do sistema de imagens, com funcionamento integrado às soluções de controle e penalidade;

XII - Criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população.





GOVERNO DE
SERRA TALHADA
A cidade do coração da gente.
GABINETE DO PREFEITO

Rua Agostinho Nunes de Magalhães, 125, Nossa Senhora da Penha - Serra Talhada/PE - CEP 56.903-510
Fone/Fax (87) 3831-7959 - gabinetep@serratalhada.pe.gov.br
www.serratalhada.pe.gov.br

CAPÍTULO IX
DO TRANSPORTE DE CARGAS E DOS EVENTOS

Art. 15. A movimentação de carga e eventos mobilizam grande número de pessoas, as quais invariavelmente precisam deslocar-se por suas vias públicas, que motivam:

I - Definir, num primeiro instante, um conjunto de vias para compor a Rede Viária Básica de Interesse de Cargas - RVBIC, a fim de atenuar os problemas com a circulação de caminhões de grande porte pelas vias da cidade, bem como preservar o solo e o pavimento das vias públicas, não dimensionadas para suportar o peso das cargas movimentadas em caminhões cada vez maiores;

II - Elaborar estudos detalhados sobre a circulação dos veículos de carga, de forma a conhecer os fluxos de caminhões, os horários, as origens e os destinos dos veículos e das mercadorias, quanto tempo ficam na cidade e as áreas que eles buscam, a fim subsidiar a criação de políticas públicas de circulação de veículos de médio e grande portes, a serem implementadas num futuro próximo, as quais estejam adequadas às necessidades do comércio, dos serviços, da indústria e das demais atividades e das cadeias produtivas;

III - Orientar a Logística Urbana, tornando a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental, promovendo a 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;

IV - Implantar política de restrição de circulação de caminhões, em função do porte dos mesmos, considerando os horários de maior movimentação do trânsito, através da implantação de Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC na cidade, que visa ao ordenamento de determinadas áreas, permitindo apenas a circulação de veículos de acordo com seu tipo e peso entre 8:00 e 18:00h de segunda e sexta-feira, e entre 08:00 e 12:00h nos sábados, sendo permitida a circulação de caminhões leves nos demais horários, com permanente proibição de circulação de caminhões de grande porte, tudo conforme ato regulamentar do Chefe do Poder Executivo com base em estudo técnico da Superintendência de Trânsito e Transportes de Serra Talhada - STTrans;

V - Promover a implantação de entrepostos de logística e condomínios industriais nas áreas periféricas do Município, com armazéns e docas, ao longo do Anel Viário e nas proximidades da BR-232, a fim de viabilizar a ZMRC e garantir a fluência de cargas com menor impacto na mobilidade urbana;

VI - Implantar entreposto de logística às margens da Transnordestina;

VII - Implantar entreposto de mercadorias próximo ao Shopping Popular;

VIII - Implantar Anel Viário, a fim de promover a melhoria da qualidade e produtividade da circulação urbana;

IX - Implantar pontos de carga e descarga, com recuo da calçada, em áreas estratégicas do centro comercial, com delimitação de tempo de estacionamento, a fim de viabilizar a movimentação de carga, em horário de funcionamento comercial, para um número maior de veículos, seguindo o princípio do compartilhamento de espaço, a fim de garantir o abastecimento diário do comércio e dos serviços, de forma a não interrompê-los e evitar o colapso das atividades econômicas.

CAPÍTULO IX DA REDUÇÃO DE EMISSÕES

Art. 16. O controle e a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa - GEE suscita a priorização dos pedestres e o uso de modais de transporte não motorizados, cujas ações demandam:

I - Realizar inventário sobre as emissões de gases de efeito estufa per capita em relação à linha de tendência de emissões e buscar sua redução em 20% nos próximos 10 anos;

II - Implantar monitoramento dos impactos das emissões de gases de efeito estufa através de rede de estações de monitoramento da qualidade do ar e simulações realizadas por softwares específicos, em pontos da cidade mais sujeitos à concentração de gases poluentes e com maior densidade de pessoas;

III - Ampliar as ações de fiscalização e controle de emissões de veículos, principalmente movidos a diesel (parceria com CIRETRAN);

IV - Investir mais em campanhas de sensibilização e educação ambiental para a população, com ações regulares em escolas e uso de arteducadores nas vias públicas (p.ex.: Turma do FomFom).

CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 17. O Plano de Mobilidade Urbana prevê o monitoramento de sua efetiva implantação, através das seguintes ações:

I - Formar comissão de monitoramento e revisão do PlanMob-ST por Decreto, com periodicidade não superior a 03 (três) anos;

II - Elaborar um Guia com Indicadores de Desempenho e Meios de Monitoramento;

III - Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade às ações do PlanMob-ST, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor da data sua publicação.

Art. 19. Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito

Serra Talhada/PE, 14 de maio de 2015.

PUBLICADO
Em: 14/05/2015

Pedro Henrique de Goes Lima
Agente Administrativo
Matricula Nº 4593-1


LUCIANO DUQUE DE GODOY SOUSA
- Prefeito -