



LEI MUNICIPAL Nº 2.192, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2019.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Timon - MA, e outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TIMON, ESTADO DO MARANHÃO:

Faço saber que a Câmara Municipal de Timon aprovou e eu em cumprimento ao disposto no Art. 70, inciso III, da Lei Orgânica do Município sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Timon (PlanMob - Timon), que visa hierarquizar, dimensionar e disciplinar as vias, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Participativo do Município de Timon, e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º. A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os Arts. 21, inciso XX, e 182 da Constituição, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Parágrafo único. Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, e integram a política de mobilidade urbana.

Art. 3º. O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São meios de transportes urbanos:

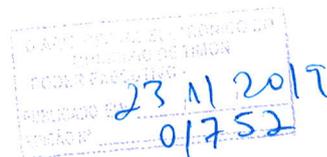
- I - motorizados; e
- II - não-motorizados.

§ 2º São serviços de transportes urbanos:

- I - de passageiros:
 - a) coletivo; e
 - b) individual;
- II - de cargas.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e





VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA
SEÇÃO I
DAS ORIENTAÇÕES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º. A política de mobilidade urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
- II - desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso e no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - articulação com a rede metropolitana e interestadual de transportes coletivos;
- VI - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da via; e
- VII - gestão democrática, planejamento e avaliação.

Art. 5º. O Plano de Mobilidade Urbana de Timon é orientado pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - democratização e acessibilidade do espaço viário;
- II - 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;
- III - otimização dos deslocamentos e circulação de bens e serviços;
- IV - planejamento e promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob - Timon.

Art. 6º. Como diretrizes específicas, o Plano de Mobilidade Urbana de Timon trata as seguintes:

- I - minimização dos tempos de deslocamento para todos os usuários por meio de um sistema mais eficiente;
- II - redução das situações de isolamento espacial e promoção de maior acesso da população aos serviços de saúde e educação, ao lazer e às oportunidades de trabalho e renda;
- III - qualidade de vida através de maior acessibilidade, segurança e saúde pública proporcionando menos congestionamento e poluição;
- IV - fomento de ações para garantir a todos, independentemente da capacidade de pagamento ou de locomoção, o direito de se deslocar e usufruir a cidade com autonomia e segurança;
- V - participação da sociedade na resolução dos problemas de mobilidade;
- VI - promoção de acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- VIII - acesso seguro e confortável aos pedestres, ciclistas, usuários do sistema de transporte público e motoristas de todas as faixas etárias em diferentes condições físicas;



IX - estruturação urbana que aumenta a possibilidade física de deslocamentos por modo coletivo através de adensamento de atividades e de residências ao longo dos corredores de transporte; e

X - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob - Timon.

SEÇÃO II

PROGRAMA DE MELHORIAS NA MOBILIDADE URBANA

Art. 7º. Os estudos para melhorias na mobilidade urbana devem ser constantes e ocorrer de forma periódica, em conjunto com a população, de forma a identificar os problemas e propor as melhores soluções para uma cidade acessível a todos.

Art. 8º. O Poder Executivo priorizará o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade com o objetivo de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade.

Art. 9º. O Poder Executivo priorizará a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito, com o objetivo de promover a segurança no trânsito.

Art. 10. Com o objetivo de promover a melhoria da acessibilidade e de urbanismo, o Poder Executivo priorizará:

I - a promoção do equilíbrio urbanístico nas áreas ocupadas através de requalificação dos usos e do sistema viário, calçadas com acessibilidade universal, ruas 'completas' e segurança viária;

II - a implantação de sinalização sonora, visual e tátil, dedicada a pedestres, ciclistas e às pessoas com necessidades especiais;

III - definição de áreas públicas permitidas para ocupação pelo comércio;

IV - a adequação dos veículos de transporte público à acessibilidade universal;

V - ampliação das opções de espaços de *cooper* e de caminhada;

VI - criação de faixas de pedestres elevadas;

VII - implantação de mobiliário urbano, segundo a Norma 9283/86, classificados em circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, segurança pública e proteção, abrigo, comércio, informação e comunicação visual, ornamentação da paisagem e ambientação urbana; e

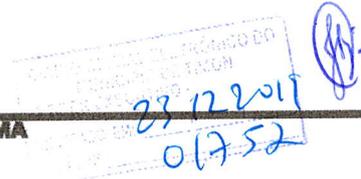
VIII - promoção de medidas visando ampliação e integração entre bairros e áreas urbanas periféricas e rurais do município, por meio de intervenções voltadas para a acessibilidade e a conectividade da malha viária, com a eliminação ou reestruturação de transposições de barreiras urbanísticas e naturais.

Art. 11. Com o objetivo de consolidar a infraestrutura de circulação no Município, o Poder Executivo priorizará:

I - adequação da pavimentação das faixas de rolamento e das calçadas;

II - sinalizações horizontal e vertical adequadas para pedestres e veículos;

III - melhoria da iluminação pública;





IV - criação de instrumentos efetivos de combate a loteamentos clandestinos, havendo aplicação efetiva de penalidades e monitoramento do desenvolvimento da infraestrutura urbana;

V - ampliação da malha cicloviária;

VI - promoção de melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes; e

VII - melhoria do esgotamento sanitário e da drenagem.

Art. 12. São ações a serem implementadas para garantia da segurança viária:

I - regulamentação e padronização das vagas e dos estacionamentos públicos e particulares;

II - implantação de equipamentos redutores de velocidade em trechos críticos de acidentes, zonas residenciais ou de grande fluxo de pedestres;

III - criação de zonas de tráfego lento em áreas residenciais, em travessias de grande fluxo do transporte não motorizado ou em pontos críticos;

IV - retirada de quebra-molas irregulares;

V - promoção de integração entre modais de transporte, como forma de minimizar o uso do veículo individual;

VI - redução da largura nos cruzamentos, eliminando estacionamento e ampliando os passeios junto aos cruzamentos, permitindo melhores condições de visibilidade e menores distâncias de travessias; e

VI - promoção da melhoria de coleta de dados de acidentes de trânsito;

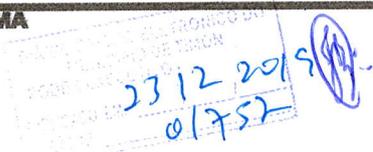
CAPÍTULO III **DA FUNÇÃO DAS VIAS**

Art. 13. A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa): caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (Código de Trânsito Brasileiro - CTB); sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias. O transporte coletivo de passageiros é permitido só em ônibus expressos, com pontos de paradas desenhados nos intercâmbios. Atende a deslocamentos de longa distância entre regiões longínquas da municipalidade e apresenta tráfego de passagem superior a 70% do volume de tráfego da via;

b) Via Arterial: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 45 e 70% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas troncos do sistema de transporte público de passageiros;

c) Via Coletora: caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o





itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros;

d) Via Local: caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras; apresenta tráfego local superior a 70% do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno. Pode abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte público de passageiros.

CAPÍTULO IV **DAS VIAS DE PEDESTRES**

Art. 14. Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, a ser construída pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 15. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira relacionada, com largura mínima de 1,5 metros.

Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito fluido de pessoas, conforme a Norma Técnica Brasileira.

Art. 16. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

- I - o proprietário;
- II - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada; e
- III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

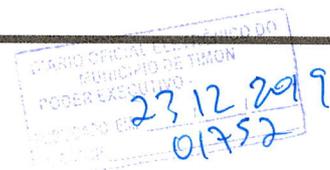
Parágrafo único. Depois da realização das obras, o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.

Art. 17. A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), e a largura mínima é de 2,5 (dois e meio) metros, devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único. Em casos especiais, poderá haver rampas superiores, em função da topografia local. No entanto, a cada trecho de ruas de até 60 (sessenta) metros, deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

Art. 18. Em alguns trechos de circulação, definidos nesta Lei, deverão ser criadas praças lineares com área exclusiva para pedestres.

Parágrafo único. Em casos de trechos com grande circulação de veículos, poderão existir baias de estacionamento paralelas à via.





CAPÍTULO V
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 19. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins, em áreas comerciais e residenciais.

Parágrafo único. Os estacionamentos devem ser dotados de paraciclos, placas informativas, placas direcionais e de alerta.

Art. 20. A largura mínima de cada ciclofaixa/ciclovia deverá ser de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,40m (dois metros e quarenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível e semafórica, se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclofaixas/ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e o acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 21. Fica sob responsabilidade da gestão municipal competente o detalhamento e a atualização do Sistema Cicloviário, seguindo as diretrizes propostas pelo Plano de Mobilidade para este tipo de sistema, assim como a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário.

Art. 22. A proposição de um Sistema Cicloviário integrado e eficiente para Timon integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

CAPÍTULO VI
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 23. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada de Timon deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre-pico.

Art. 24. Deve-se adotar:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos, indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes;

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico; e

III - sinalização horizontal, independentemente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 25. Os cruzamentos semaforizados, próximos a Polos Geradores de Viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para



pedestres, com extensão suficiente para que esses possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

§ 1º. O tempo mencionado no caput deste Artigo será indicado através de porta-foco independente e fase exclusiva;

§ 2º. Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

CAPÍTULO VII **DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO**

Art. 26. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido, e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Parágrafo único. Fica tolerada a criação de sistema de 'Zona Azul', a partir de estudos locais que julguem necessária sua implantação, como forma de se estabelecer uma política de preço de estacionamentos em áreas de grande demanda.

Art. 27. Devem-se prover áreas específicas de estacionamento para pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN N° 303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 28. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada à prévia análise e à aprovação pelo órgão gestor municipal responsável.

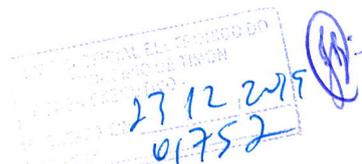
Art. 29. As áreas de estacionamento irregulares devem ser vistoriadas e requalificadas em prol da melhoria da acessibilidade local, seguindo as diretrizes dispostas nesta Lei, sendo aplicadas também em trechos de rodovias que estão municipalizados.

Parágrafo único. Estacionamentos perpendiculares à via, sobre as calçadas, devem ser substituídos por estacionamentos paralelos ao meio-fio, liberando os trechos que margeiam os lotes apenas para circulação de pedestres.

CAPÍTULO VIII **DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**

Art. 30. Para efeito desta Lei, consideram-se Polos Geradores de Viagens:

- I - escolas, faculdades e universidades;
- II - clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III - indústrias de médio e grande porte;
- IV - terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V - centros de compras, como shoppings centers;
- VI - mercados de grande e médio porte;
- VII - igrejas;
- VIII - centro cívico;
- IX - edificações de serviços públicos;
- X - estádios e ginásios esportivos;
- XI - terminais de cargas; e





XII - outros empreendimentos com alto nível de atração de viagens em prol do seu uso.

Parágrafo único. Fica definida a exigência da realização de estudos de impacto sobre o sistema viário para todos os empreendimentos classificados com Polos Geradores de Viagens, que podem afetar a mobilidade local e regional.

Art. 31. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como Polos Geradores de Tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes. As vagas determinadas devem estar em local apropriado, de fácil acessibilidade e possível de ser usadas por diferentes meios de transporte (bicicletas, motocicletas, automóveis etc.).

Parágrafo único. Devem ser destinadas vagas para Portadores de Necessidades Especiais (PNE), Idosos e Gestantes, de acordo com as legislações nacionais.

Art. 32. Em Polos Geradores de Viagens com características específicas, ou com grande atração de deslocamentos a pé e por transporte público, serão elaborados projetos de circulação para prioridade de acesso a pedestres e promoção de segurança viária de outros modos em detrimento dos veículos particulares.

CAPÍTULO IX DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

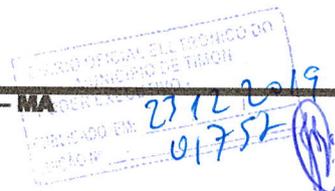
Art. 33. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos no Município de Timon estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 34. Devem realizar-se estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflitos de tráfego e riscos de acidentes de trânsito.

§ 1º. Os conflitos de tráfego e riscos de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de Polos Geradores de Viagens ou de grande extensão de via com presença de comércios e serviços, por trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§ 2º. Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes Polos Geradores de Viagens, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para a definição de limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 35. Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação local.





Art. 36. Quando não for possível realizar os estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade segundo o que se segue:

- Trecho de Via Arterial com presença de Polo Gerador de Viagens de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h;
- Trecho de Via Coletora com presença de Polo Gerador de Viagens de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h;
- Trecho de Via Arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h;
- Trecho de Via Coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h;
- Via Arterial com presença de Polo Gerador de Viagens de veículos: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

Art. 37. Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE PÚBLICO
SEÇÃO I
DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 38. Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Timon.

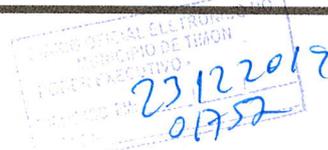
Art. 39. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente, seguindo as seguintes diretrizes:

- I - reorganização das linhas de transporte público para minimização de sobreposições;
- II - integração entre os sistemas de transporte público;
- III - implantação de bilhetagem eletrônica para pagamento de passagens;
- IV - requalificação e manutenção do transporte de barcas para a travessia do Rio Parnaíba, com melhora da oferta do sistema hidroviário;
- V - criação de um aplicativo direcionado ao transporte coletivo de passageiros; e
- VI - oferta maior de rotas noturnas.

Art. 40. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem. Podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

Art. 41. A administração pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade





reduzida e idosos, dotando a frota, equipamentos e de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Art. 42. A administração pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.

SEÇÃO II
DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR TÁXI

Art. 43. A administração pública deverá aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização da frota; elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços; adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança, de acordo com os padrões do Departamento de Trânsito do Estado do Maranhão; e definir padrões de pontos de táxi e adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos.

Parágrafo único. A frota de veículos de táxi deve ser padronizada, em bom estado de conservação e estar em perfeitas condições de segurança para o transporte de passageiros.

SEÇÃO III
DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

Art. 44. A administração pública deverá licitar a operação dos serviços de transporte escolar; adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para o controle operacional; e aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

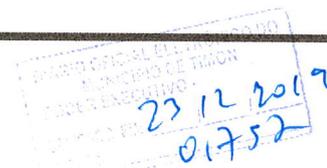
CAPÍTULO XI
DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 45. A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, o meio ambiente e a vizinhança, promovendo controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

- I - elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- II - definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e os padrões de veículos;
- III - estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas, bem como restrições de tonelagem nas principais vias e na área central da cidade;
- IV - promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana de Timon; e
- V - ampliar a fiscalização das operações de carga/descarga e do uso de veículo urbano de carga, principalmente nas zonas de restrição de circulação e na área central.

CAPÍTULO XII
DA GESTÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 46. Os instrumentos da gestão do sistema municipal de mobilidade urbana são:





I - adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

II - implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público;

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

Art. 47. O monitoramento da efetiva implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Timon ocorrerá através das seguintes ações a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo:

I - formar uma célula de gestão da mobilidade, com equipe multidisciplinar, de diversos setores que possam tratar das questões de mobilidade municipal;

II - elaborar um guia com indicadores de desempenho e meios de monitoramento; e

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 - Timon, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 48. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - a 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; e

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 49. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ocorrer em até 05 (cinco) anos e poderão ser realizadas em conjunto com o Plano Diretor Participativo, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

CAPÍTULO XIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 50. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal Nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 51. São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos: w

I - ANEXO I: Plano de Mobilidade Urbana do Município de Timon

a) Pesquisas, levantamentos e análise de dados

b) Diagnóstico e prognóstico





Prefeitura de
Timon

GABINETE DO PREFEITO - GP
Secretaria Municipal de Governo - SEMGOV
CNPJ nº 06.115.307/0001-14

c) Diretrizes e proposições
II - ANEXO II: Tabela de Definições

Art. 52. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

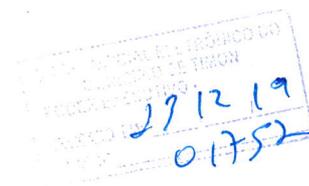
Art. 53. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Timon-MA, 19 de Dezembro de 2019; 128º da Emancipação Político-Administrativa do Município.

Luciano Ferreira de Sousa
Prefeito Municipal

Registra-se e publica-se no Diário Oficial Eletrônico do Município, de acordo com art. 90 da Lei Orgânica do Município (LOM), c/c art. 5º da Lei Municipal nº 1821/2012 e art. 1º, inciso XIII, da Lei Municipal nº. 1383/2006.

João Batista Lima Pontes
Secretário Municipal de Governo
Portaria nº 01294/2017-GP





ANEXO II
DAS DEFINIÇÕES

- I - **acessibilidade**: a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;
- II - **aproximação**: espaço da via localizado na chegada desta ao se cruzar com outra;
- III - **caixa da via**: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- IV - **calçada**: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;
- V - **calçadão**: vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, contendo mobiliário urbano e paisagismo;
- VI - **canteiro central**: espaço existente entre duas pistas principais, em geral de sentidos opostos, de uma mesma via;
- VII - **ciclovias**: vias segregadas fisicamente do tráfego motorizado geral, e destinadas exclusivamente ao tráfego de bicicletas;
- VIII - **espaço público**: área de propriedade pública e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;
- IX - **meio-fio**: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento.
- X - **meios motorizados**: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;
- XI - **meios não-motorizados**: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;
- XII - **mobilidade**: facilidade de deslocamento, de movimento, considerando os meios de locomoção.
- XIII - **pista de rolamento**: parte da via destinada a alocação de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;
- XIV - **serviço de transporte individual**: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas, também denominado serviço de táxi;
- XV - **transporte privado coletivo**: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
- XVI - **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;
- XVII - **transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano**: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;
- XVIII - **transporte público coletivo interestadual de caráter urbano**: serviço de transporte público coletivo em Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e
- XIV - **transporte urbano de cargas**: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

