



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

### LEI COMPLEMENTAR Nº 51, DE 02 DE OUTUBRO DE 2015

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, DEFINE PRINCÍPIOS, POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Dr. Vito Ardito Lerário, Prefeito do Município de Pindamonhangaba, faz saber que a Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba aprova e ele promulga a seguinte Lei:

#### CAPITULO I

#### MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE PINDAMONHANGABA DAS FINALIDADES E DEFINIÇÕES

**Art. 1º** Esta Lei Complementar, fundamentada na Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos do [Anexo incluso](#), que é parte integrante desta Lei.

**§ 1º** Faz parte integrante desta Lei o Caderno Técnico do Plano de Mobilidade Urbana de Pindamonhangaba que está assim dividido tematicamente:

- Capítulo 1 - Institucional
- Capítulo 2 – Sistema viário;
- Capítulo 3 – Sistema ferroviário;
- Capítulo 4 – Sistema cicloviário;
- Capítulo 5 – Transporte coletivo;
- Capítulo 6 – Transporte de cargas;
- Capítulo 7 – Transporte hidroviário;
- Capítulo 8 – Transporte aéreo;
- Capítulo 9 – Transporte escolar;
- Capítulo 10 – Taxi;
- Capítulo 11 – Pedestres;
- Capítulo 12 – Estacionamento;



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

- Capítulo 13 – Trânsito; e
- Capítulo 14 – Tabela de encargos.

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal e está em consonância com as diretrizes do Plano Diretor Municipal, Plano Plurianual, Código de Posturas, Código de Obras e o Orçamento Anual.

**Art. 2º** Mobilidade urbana tem como finalidade precípua prever políticas, diretrizes e instrumentos para a contínua melhoria e facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no território do município, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

**Art. 3º** Para os fins desta Lei, considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para deslocamento de pessoas e de cargas nas vias urbanas e estradas localizadas no município;

II- mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e nas conexões com a zona rural;

III- acessibilidade: facilidade disponibiliza às pessoas que possibilite autonomia nos deslocamentos desejados;

IV- modos de transporte motorizado: todo e qualquer veículo, com força motriz própria, utilizado para conduzir ou levar, de um lugar para outro, pessoas e/ou diversos tipos de materiais;

V- modo de transporte não motorizado: modalidade que se utilizam do esforço humano, de meios mecânicos ou de tração animal;

VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifas de uso, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público Municipal;



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

VII- transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

VIII – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias no âmbito do Município;

IX - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

### CAPITULO II

#### DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

##### SEÇÃO I

##### DOS PRINCÍPIOS

**Art. 4º** A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

##### SEÇÃO II

##### DOS OBJETIVOS



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

**Art. 5º** Constitui objetivo do presente Plano de Mobilidade assegurar à população infraestrutura adequada de circulação e meios e equipamentos de transporte para dar suporte aos deslocamentos urbanos e garantir a acessibilidade a todas as regiões da cidade.

§ 1º O planejamento da mobilidade urbana deve atender aos critérios de desenvolvimento integrado das políticas de transporte e circulação com as políticas de desenvolvimento físico-territorial e socioeconômico do município, em consonância com o Plano Diretor do município de Pindamonhangaba.

§ 2º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo específico:

- I-reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II-promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III-proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV-promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- V-consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

### SEÇÃO III

#### DAS DIRETRIZES

**Art. 6º** A promoção da mobilidade urbana deverá, dentre outras exigências previstas em Lei, balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- II - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- III - promoção da acessibilidade universal;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

V - integração e articulação com as diretrizes urbanísticas e de transporte coletivo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores de desenvolvimento urbano integrado;

### CAPÍTULO III

#### DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS

#### SEÇÃO I

#### DO SISTEMA VIÁRIO

**Art. 7º** O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas 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.

**Art. 8º** A hierarquia viária do município de Pindamonhangaba fica dividida em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais conforme o dispõe o Plano Diretor Participativo do município em seu art. 39 e incisos.

**§ 1.º** A Secretaria de Planejamento publicará no prazo de 90 dias da entrada em vigor desta Lei a classificação das vias do município.

**§ 2.º** A classificação de novas vias originadas de parcelamentos do solo e/ou de intervenções diretas do município ou a alteração de sua hierarquia decorrente da evolução urbana será formalizada por ato da Secretaria de Planejamento.

**Art. 9º** São diretrizes para a promoção da circulação viária enquanto suporte dos modos de deslocamento:

I - atuar como elemento de estruturação do território do município, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego a sua inserção no espaço urbano quanto ao uso e ocupação do solo;



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

II - incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central e nos centros dos bairros;

III - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

IV - alcançar um desenho do sistema viário que atue como suporte da política de mobilidade urbana, com prioridade para a segurança e a qualidade vida;

V - minimizar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres;

VI - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;

VII - disciplinar os locais de estacionamento e de carga e descarga atendendo aos atributos de microacessibilidade de acesso local compatibilizados com os atributos de macroacessibilidade com a fluidez do tráfego;

VIII - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito das vias urbanas.

**Art. 10** Constituem a estrutura de circulação os elementos de infra e superestrutura do ambiente físico construído ou adaptado que permite a circulação de pessoas e mercadorias dentro de normas de regulamentação estabelecidas:

I - Malha viária: vias e demais logradouros públicos considerando as faixas de rolamento de veículos motorizados, canteiros centrais, passeios públicos para pedestres, rotas clicáveis e os acessos para as pessoas com deficiência;

II - Estacionamentos: locais de estacionamentos de veículos na via pública ou espaços públicos destinados a esta finalidade;

III - Os dispositivos de regulamentação viária: elementos e equipamentos de regulamentação e controle de trânsito, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Art. 11** A estrutura urbana destinada ao sistema de mobilidade deverá ser tratada com os atributos físicos e operacionais estabelecidos na presente Lei e nas normas técnicas oficiais, tendo como objetivo a qualificação e potencialização da estrutura para as redes de mobilidade a que se destinam.

### SEÇÃO II DO ESTACIONAMENTO

**Art. 12** Os estacionamentos se constituem nos espaços públicos de circulação em que é permitida a parada temporária de veículos, em locais que não interferem com a livre circulação veículos.

**Parágrafo único** Os espaços para estacionamentos serão regulamentados pelas autoridades de trânsito, podendo ou não se permitidos ao longo das vias e seguirão o disposto no Capítulo 12 do Caderno Técnico, [anexo](#) à presente Lei.

**Art. 13** Poderão ser regulamentados estacionamentos temporários com o objetivo de permitir a rotatividade de vagas em locais com procura intensa.

**Art. 14** Os estacionamentos temporários poderão ser controlados por equipamentos mecânicos/eletrônicos, podendo o Poder Público cobrar taxas pela permanência de veículos nos locais regulamentados para esta atividade.

**§1º** O município poderá explorar direta ou indiretamente os locais públicos destinados a estacionamento temporário de veículos.

**§ 2º** O Executivo Municipal fixará a retribuição pecuniária devida pelo usuário dos locais destinados a estacionamento temporário.

**§ 3º** O Executivo Municipal deverá, para fins de definição de valores cobrados, medir o tempo de uso dos locais destinados a estacionamento temporário em hora ou fração.

### SEÇÃO III



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

### DOS DISPOSITIVOS DE REGULAMENTAÇÃO VIÁRIA

**Art. 15** Constituem dispositivos de regulamentação viária os símbolos gráficos colocados na via pública na forma de placas verticais, pinturas horizontais, equipamentos semafóricos que alternam os direitos de passagem, os equipamentos eletrônicos de medição de velocidade, os equipamentos de controle temporário de estacionamentos e demais equipamentos destinados à regulamentação do trânsito e fiscalização de seu uso.

§ 1º A regulamentação viária se dará pela colocação dos elementos gráficos e dispositivos físicos, mecânicos/eletrônicos de controle de tráfego.

§ 2º A regulamentação viária deverá atender às normas e regulamentos da legislação federal, especialmente o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN.

### SEÇÃO IV

#### DO SERVIÇO PÚBLICO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO

**Art. 16** O sistema de transporte público de Pindamonhangaba será tratado em conformidade com o Capítulo 5 do Caderno Técnico [anexo](#) à presente Lei.

**Art. 17** Constitui a rede de transporte coletivo o sistema viário de suporte, os veículos, as linhas, os elementos de apoio como terminais e pontos de embarque e desembarque, os equipamentos e mobiliário urbano.

### SUBSEÇÃO I

#### DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO

**Art. 18** São diretrizes para a promoção da mobilidade por transporte público:





## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

I – montar uma rede de transporte estrutural para atendimento às linhas de desejo de deslocamentos, tanto de ligação dos bairros com o centro, como deslocamentos interbairros em zonas e/ou instituições de geração e atração de demanda, com base em Pesquisa de Origem e Destino a ser realizada.

II – integrar fisicamente e tarifariamente as redes e linhas existentes tanto em terminais urbanos de integração, como em pontos de conexão e transferência;

III – integrar o sistema de transporte motorizado aos sistemas não motorizados, principalmente com a rede cicloviária;

IV – ampliar a acessibilidade geral na cidade aumentando a cobertura da rede de transporte coletivo e diminuindo tempos de caminhada;

V – garantir aos portadores de necessidades especiais de locomoção o acesso ao transporte coletivo.

**Art 19** Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com demais entes federativos.

### SEÇÃO V DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

**Art. 20** O sistema cicloviário do município de Pindamonhangaba busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação e de estacionamento para as mesmas.

**Art. 21** O sistema cicloviário deverá atender ao disposto no Capítulo 4 do Caderno Técnico [anexo](#) à presente Lei.

**Art. 22** Constitui a Rede cicloviária o conjunto de infraestrutura, equipamentos e dispositivos de sinalização destinados a dar suporte aos deslocamentos de pessoas tendo como meio de transporte o uso de bicicletas.

**Art. 23** O sistema cicloviário do município de Pindamonhangaba fica dividido em:



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

- I - ciclovias;
- II - ciclofaixas.
- III - bicicletários e paraciclos.

**Art. 24** \_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 do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito.

**Art. 25**\_Serão instalados bicicletários nos principais polos geradores de tráfegos e terminais urbanos de todo o município, ficando a cargo do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito, o estudo do número de vagas, tipologias e locais específicos para instalações sendo que a aprovação caberá à Secretaria de Planejamento.

### SEÇÃO VI

#### DA MOBILIDADE URBANA PARA PEDESTRES

**Art. 26** A rede preferencial de pedestres consiste na estrutura de circulação destinada exclusivamente à circulação deste modo de locomoção.

**Parágrafo único** O programa para mobilidade para pedestres é apresentada no Capítulo 11 do Caderno Técnico [anexo](#) à presente Lei.

**Art. 27** Todos os espaços destinados à circulação de pedestres devem apresentar condição suficiente e de boa qualidade para a passagem de pessoas, de pessoas em cadeiras de rodas e de pessoas portadoras de deficiência ou limitações de mobilidade, seguindo os princípios e as normas técnicas brasileiras aplicáveis à matéria

**Art. 28** Constituem elementos integrantes do sistema de mobilidade para pedestres:

- I – os passeios públicos destinados à circulação de pedestres;
- II – as faixas de segurança na travessia das vias;
- III – os elementos de sinalização de orientação e segurança viária;
- IV – os dispositivos de acessibilidade universal.



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Art. 29** Vias integrantes do sistema de mobilidade para pedestres deverão ser planejadas com o objetivo de prover uma agradável experiência ambiental para o usuário em suas caminhadas devendo ser aptas a serem utilizadas com segurança para o tráfego geral e o próprio usuário.

### CAPITULO IV

#### DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

**Art. 30** Constitui o serviço de transporte público individual de passageiros os veículos de aluguel (táxi), os pontos de embarque e os equipamentos de apoio correspondentes.

**Art. 31** Os pontos de embarque poderão ser fixos ou ocasionais.

**Parágrafo único** O Poder Público Municipal fixará os pontos de parada e espera dos veículos de aluguel para o embarque de passageiros de acordo com estudos prévios de engenharia de tráfego que considerem a demanda de passageiros e a interferência com o tráfego local.

### CAPITULO V

#### DO SISTEMA FERROVIÁRIO

**Art. 32** O Sistema Ferroviário do Município de Pindamonhangaba é constituído da via férrea de propriedade da União operada por concessão pela empresa MRS Logística concentrada em transporte de cargas e pela Estrada de Ferro Campos do Jordão de propriedade e operada pela empresa estatal vinculada ao Estado de São Paulo que tem as funções de transporte turístico para a Serra da Mantiqueira e de transporte de passageiros para bairros rurais na região Norte do município.

**Parágrafo único** - As diretrizes para o Sistema Ferroviário obedecerão ao disposto no Capítulo 3 do Caderno Técnico, [anexo](#) à presente Lei.



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Art. 33** O município deverá buscar e promover a integração com a União e o Estado para o planejamento, projetos e operação do Sistema Ferroviário, de modo a compatibilizá-lo com os demais modais de transporte e com as características urbanísticas da cidade, bem como para o aproveitamento do potencial da ferrovia para desenvolvimento do turismo regional.

### CAPITULO VI DO SISTEMA AEROVIÁRIO

**Art. 34** É função do Sistema Aeroviário no Município de Pindamonhangaba promover a melhoria do serviço de transporte aeroviário, incentivando a sua utilização, com o objetivo de fortalecer o Município como pólo de desenvolvimento regional, facilitando o seu acesso pelos diferentes grupos econômicos e estimulando o turismo de eventos.

**Art. 35** As diretrizes para as ações no sistema aeroviário estão descritas no Capítulo 8 do Caderno Técnico, [anexo](#) à presente Lei.

**Art. 36** A viabilização para o funcionamento de um aeroporto, proporcionando condições adequadas para atender aos usuários e garantindo integração com os aeroportos do País, implementando as seguintes medidas:

- I – articular-se com municípios vizinhos e outras esferas governamentais;
- II – buscar recursos de programas nas esferas estaduais e federais;
- III – buscar a realização de parcerias com os aeroportos existentes, o Município, o Estado e a União.

**Parágrafo único** O município poderá firmar convênios ou promover investimentos diretos, com a aprovação de leis específicas, na infraestrutura de aeroporto no município, desde que garantido o seu uso público na forma das norma e regulamentos dos órgãos federais que regulam o transporte aéreo.

### CAPITULO VII DO TRANSPORTE DE CARGAS



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Art. 37** São diretrizes para o transporte de carga:

I - reconhecer a sua importância estratégica na promoção do desenvolvimento econômico do município;

II- assegurar a sua circulação no sistema viário em condições de segurança tanto para os veículos como para o tráfego geral, especialmente com os modos mais frágeis.

**Parágrafo único** - Com o intuito de promover a fluidez e a segurança viária, a critério do Poder Público Municipal, poderá ser vetada a circulação de veículos de carga em vias centrais, bem como poderá ser limitado o horário de carga e descarga em vias com tráfego conflagrado.

### CAPITULO VIII DA ACESSIBILIDADE

**Art. 38** A mobilidade urbana para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança.

**Art. 39** A gestão da mobilidade a acessibilidade deve ser buscada tanto no meio físico como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

**Art. 40** A promoção da acessibilidade deve se constituir em ações na fase de implantação de novos projetos urbanos com a aplicação dos princípios do desenho universal e a infraestrutura existente não construída com estes requisitos, com a promoção das adaptações necessárias.

### CAPITULO IX DO SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Art. 41** O sistema de gestão da mobilidade urbana é um conjunto de ações e rotinas com incumbência de aprimorar e supervisionar o processo de planejamento e gestão da circulação e do transporte, tendo em vista assegurar o melhor desempenho das redes de mobilidade urbana.

**Art. 42** A gestão de mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

### CAPITULO X

#### DAS ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS GESTORES MUNICIPAIS

**Art. 43** O planejamento da mobilidade urbana dar-se-á pelo Poder Público Municipal através da Secretaria de Planejamento conforme estabelece o Capítulo 1 - Institucional do Caderno Técnico, [anexo](#) a presente Lei.

**Art. 44** A operação da mobilidade urbana no município será feita pelo Poder Público Municipal através do Departamento de Trânsito da Secretaria de Obras e Serviços.

**Art. 45** A aplicação deste Plano de Mobilidade Urbana se orientará pela Tabela de Encargos do Capítulo 14 do Caderno Técnico [anexo](#) a presente Lei.

**Art. 46** São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

- I - coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões;
- II – promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana;
- III – manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes de cargas e mercadorias;



## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

IV – dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e resoluções do CONTRAN;

V – zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para os pedestres em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

VI - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

VII – criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

VII – fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

IX – analisar e disciplinar pólos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

X - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito e das vias urbanas;

XI - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis.

**Art. 47** A gestão dos transportes compreende o planejamento, a gestão e a fiscalização do sistema de transporte visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessária para dar suporte à mobilidade urbana, sempre em atendimento às necessidades coletivas, a garantia da qualidade dos serviços, o menor custo para a sociedade e para os usuários e melhor eficiência econômica e energética possível.

**Art. 48** A gestão de mobilidade de pedestres deve contemplar ações e programas de melhoria dos passeios públicos em seus aspectos de continuidade, regularidade e qualidade paisagística, e a permanente desobstrução.

**Art. 49** A gestão democrática e participativa no que se refere à Mobilidade Urbana e ao Plano de Mobilidade Urbana no município será exercida pelo Conselho Municipal da Cidade previsto no art. 144, inc. II, da [Lei Complementar 03 de 2006](#), Plano Diretor Participativo.



# Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

## Estado de São Paulo

### CAPITULO XI

#### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 50** Anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para a execução do presente Plano de Mobilidade, que constatarão, igualmente dos Planos Plurianuais de Investimento e Leis de Diretrizes Orçamentárias.

**Art. 51** O Poder Público Municipal instituirá sistema de avaliação da mobilidade urbana no município através da manutenção de serviço de coleta de dados e estatísticas e da realização de pesquisas periódicas.

**Parágrafo único** As metas para avaliação do presente Plano são:

I - fazer pesquisa de campo de 4 em 4 anos no ano anterior à elaboração do Plano Plurianual, com a primeira realizada em 2015 junto com a POD.

II - uso do sistema ciclovitário - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

III - uso do sistema de transporte coletivo - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

IV - redução de acidentes de trânsito - de 10% médio ao ano.

V - satisfação dos usuários das calçadas - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 5% ao ano.

VI - satisfação dos usuários do transporte coletivo - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 10% ao ano.

**Art. 52** O Poder Executivo regulamentará esta Lei, bem como expedirá instruções normativas para seu fiel cumprimento, se necessário e no que couber.

**Art. 53** Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei serão resolvidos pela Secretaria de Planejamento, conjuntamente com o Departamento competente.





## Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba Estado de São Paulo

**Parágrafo único** A presente lei, quando da sua interpretação deverá subordinar-se ao Plano Diretor Participativo, bem como as demais Leis Complementares que versam sobre o Planejamento Urbano do Município de Pindamonhangaba e Lei Orgânica Municipal.

**Art. 54** O presente Plano de Mobilidade Urbana deverá ser avaliado após 5 anos, com a apresentação de relatório substanciado pela Secretaria de Planejamento e garantida a discussão pública no Conselho Municipal da Cidade.

**Art. 55** A presente lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pindamonhangaba, 02 de outubro de 2015.

Vito Ardito Lerário  
Prefeito Municipal

OBS.: mapas apenas em pdf ([Lei Complementar nº 51, de 02 de outubro de 2015, original com mapas](#)).