



ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA

LEI Nº 1.888, DE 20 DE MAIO DE 2019.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Morada Nova e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE MORADA NOVA. Faço saber que a Câmara Municipal de Morada Nova aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Morada Nova/CE, com fundamento na legislação federal, estadual e municipal.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana não se restringe ao perímetro urbano da Sede, uma vez que as necessidades de deslocamento no município extrapolam os limites da cidade, atingindo outras áreas urbanas distribuídas no território e também a zona rural.

Art. 3º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Morada Nova orienta e normatiza sua Política de Mobilidade Urbana, tendo como intuito promover o deslocamento seguro de todas as pessoas e cargas nos modos motorizados e, principalmente, não motorizados.

Art. 4º O Plano de Mobilidade Urbana de Morada Nova é constituído pelos seguintes princípios:

- I - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- II - gestão democrática e controle social;
- III - acessibilidade universal, em todas as suas dimensões;
- IV - segurança nos deslocamentos das pessoas e cargas;
- V - desenvolvimento da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- VI - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- VII - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- VIII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

X - a compatibilização entre as necessidades de deslocamento e a preservação do patrimônio ambiental, histórico e cultural.

Art. 5º Para os fins desta Lei consideram-se as seguintes definições:

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

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

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

IV - **CALÇADA**: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins;

V - **CANTEIRO CENTRAL**: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

VI - **CAIXA DE RUA**: parte da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos, ou seja, o conjunto formado pela pista de rolamento, podendo esta ser separada por canteiro central, e pelas vagas de estacionamento, contando ou não com ciclovia, ciclofaixa e paraciclos, geralmente em nível diferenciado em relação à calçada;

VII - **CICLOFAIXA**: espaço destinado à circulação de bicicletas, na pista de rolamento contígua à calçada, sendo dela separada por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

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

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

X - **CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA**: taxa cobrada pelo ente federativo aos proprietários de imóveis beneficiados por benfeitorias públicas;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

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

XII - FAIXA DE ROLAMENTO: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

XIII - FAIXA DE SERVIÇO: parte da calçada destinada à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

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

XV - GESTÃO DA DEMANDA ou GERENCIAMENTO DA DEMANDA: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XVI - HIERARQUIA VIÁRIA: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

XVII - INFRAESTRUTURA: vias e demais logradouros públicos, estacionamentos, terminais e estações, pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, sinalização viária e de trânsito, equipamentos e instalações, instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações;

XVIII - LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

XIX - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos a calçada e a pista de rolamento;

XX - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias do município;

XXI - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e cargas realizados no município, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço da cidade, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

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

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



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

XXIV - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXV - TRAVESSIA ELEVADA: travessia implantada no trecho da via onde o pavimento é elevado conforme critérios e sinalização definida, respeitando os princípios de utilização do Manual Brasileiro de Sinalização vigente do CONTRAN;

XXVI - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXVII - POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA: organização e coordenação dos componentes do sistema de mobilidade urbana de forma a cumprir os princípios e atingir os objetivos definidos;

XXVIII - POLÍTICA DE PREÇO ou POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXIX - POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de locomoção de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária;

XXX - SEDE: Núcleo urbano principal do município, onde se localizam a Prefeitura Municipal e a Câmara Municipal;

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

XXXII - MODERADOR DE VELOCIDADE: intervenções viárias com o intuito de provocar a redução das velocidades praticadas e instigar os condutores a redobrar a atenção;

XXXIII - 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;

XXXIV - TRANSPORTE URBANO: modos motorizados e não motorizados de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada;

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



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

XXXVI - VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos;

XXXVII - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.

**TÍTULO II
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é pilar da política de desenvolvimento urbano, buscando garantir o acesso dos cidadãos às cidades e proporcionar qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

**CAPÍTULO I
OBJETIVOS**

Art. 7º A Política de Mobilidade Urbana de Morada Nova tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos da cidade, com a promoção da acessibilidade universal e cidadã, a segurança no trânsito, a livre circulação de pessoas e cargas e o bom funcionamento dos sistemas de transporte, orientados sempre para a inclusão social.

Art. 8º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Morada Nova:

I - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;

II - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

III - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

IV - ampliar a acessibilidade à infraestrutura e aos serviços;

V - priorizar os modos não motorizados e coletivos;

VI - tornar o caminhar mais atrativo, seguro e confortável para todos;

VII - aumentar a atratividade e a segurança dos deslocamentos não motorizados;

VIII - estruturar um sistema público de transporte coletivo que articule as regiões da cidade;

IX - desestimular o uso de motocicletas e automóveis na medida em que outras possibilidades de deslocamento mais sustentáveis sejam possibilitadas;

X - adequar o sistema viário à priorização dos modos não motorizados e coletivos;





**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

XI - garantir a continuidade e tráfegabilidade da malha viária municipal, dando prioridade às necessidades coletivas sobre interesses privados;

XII - proporcionar um trânsito seguro a todos;

XIII - reduzir os acidentes no trânsito e o número de vítimas fatais;

XIV - estruturar a administração municipal para fortalecer a gestão das políticas de mobilidade urbana;

XV - fortalecer o marco regulatório através da regulamentação dos diversos componentes do sistema de mobilidade urbana: transporte coletivo, mototáxi, táxi, escolar;

XVI - gerar condições de mobilidade para fortalecer o ambiente urbano para a realização de atividades culturais, sociais e econômicas;

XVII - reduzir os impactos da circulação dos veículos de carga e das operações de carga e descarga na área central da cidade.

**CAPÍTULO II
EIXOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 9º A Política de Mobilidade Urbana de Morada Nova leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas existentes para promover os deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, conforme estabelecido pela Lei 12.587/2012.

Parágrafo único. A política de Mobilidade Urbana de Morada Nova está estruturada pelos seguintes eixos:

I - Eixo 1 - Mobilidade a pé: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por pedestres e o espaço a eles destinado;

II - Eixo 2 - Mobilidade por bicicleta: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por ciclistas e suas demandas espaciais;

III - Eixo 3 - Mobilidade coletiva: abrange toda forma de transporte coletivo, seja público ou privado, urbano, distrital, escolar e fretado;

IV - Eixo 4 - Mobilidade individual motorizada: abrange os deslocamentos realizados em veículos privados para fins individuais, por meio de prestação de serviço a terceiros ou para interesse próprio;

V - Eixo 5 - Logística urbana: abrange o transporte de cargas e sua organização no meio urbano;

VI - Eixo 6 - Mobilidade segura: abrange os aspectos da segurança na circulação no que se refere ao comportamento e ao meio;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

VII - Eixo 7 - Espaço e circulação: abrange as questões relativas à configuração e organização do sistema viário;

VIII - Eixo 8 - Gestão da mobilidade: abrange os aspectos de governança voltados à mobilidade urbana no município.

**Seção I
Mobilidade a pé**

Art. 10. É considerado pedestre todo indivíduo que se locomove em ambientes públicos mediante esforço do próprio corpo, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 11. São direitos do pedestre:

I - ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - andar por calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em largura adequada à circulação;

III - alargamento de calçadas nas esquinas de vias arteriais ou coletoras nas faixas de travessia, reduzindo a área de maior risco de travessia.

IV - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

V - semáforos sonoros com foco para pedestres nas travessias de vias com maior intensidade de tráfego de veículos, com tempo suficiente para permitir a travessia em segurança, inclusive de pessoas de mobilidade reduzida;

VI - refúgio ou canteiro central nas travessias em vias de mão dupla;

VII - sinaleiras luminosas e sonoras nas portas de garagens nas áreas em locais de maior fluxo de pedestres;

VIII - iluminação pública nas calçadas, praças, faixas de pedestres, terminais de transporte público e seus pontos de paradas;

IX - equipamento e mobiliário urbano que facilite o deslocamento e acessibilidade de pessoas com deficiência e idosos, conforme legislação vigente.

Art. 12. São deveres dos pedestres:

I - andar nas calçadas sempre que possível;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

II - atravessar as vias nas faixas, passarelas e passagens subterrâneas quando disponíveis;

III - atravessar de forma rápida, segura e direta quando não houver travessia sinalizada, certificando-se que não há trânsito de veículos que culminem em risco de acidente de acordo com a distância e velocidade;

IV - quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização;

V - quando a faixa de pedestre for semaforizada sem foco para pedestre, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

VI - prestar auxílio a crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

VII - conservar as calçadas e praças limpas;

VIII - obedecer à sinalização de trânsito.

Art. 13. É dever dos condutores de veículos, motorizados ou não, assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 14. O pavimento das calçadas deve atender aos seguintes preceitos:

I - ser permeável às águas pluviais sempre que possível;

II - não possuir alteração no nivelamento, garantindo a acessibilidade pela continuidade do pavimento sem materiais soltos, escamados ou isolados;

III - contar com textura antiderrapante;

IV - possuir inclinações apropriadas para a drenagem das águas pluviais;

V - contar com piso podotátil conforme especificações da NBR 9050/15 ou outra posterior que a substitua.

Art. 15. Os proprietários de estabelecimentos e residências devem garantir boas condições de acessibilidade nas calçadas lindeiras aos imóveis, seguindo as determinações do Executivo Municipal e as normas técnicas estabelecidas.

Art. 16. O Executivo Municipal deverá estabelecer os padrões para a construção e manutenção das calçadas;

Art. 17. O Executivo Municipal, fica incumbido de definir as calçadas prioritárias para regularização, devendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação inicial destas.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Parágrafo único. Será devida a Contribuição de Melhoria pelos proprietários ou possuidores de imóveis, lotes ou terrenos com testada para calçadas que venham a ser implantadas ou reconstruídas pelo Executivo Municipal nos termos do Código Tributário Municipal.

Art. 18. São responsabilidades dos proprietários de imóveis que possuam testadas para vias públicas pavimentadas manter as calçadas contínuas e livres de obstáculos, garantir o nivelamento e o padrão adequados, realizar limpeza e manutenção periódicas.

Parágrafo único. Mesmo no caso dos imóveis não ocupados ou baldios e das calçadas definidas como prioritárias e adequadas pelo Executivo Municipal, permanecem as responsabilidades deste artigo ao proprietário.

Art. 19. O Executivo Municipal é responsável por fiscalizar a adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

Art. 20. O Executivo poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

Art. 21. A determinação da largura da faixa de livre circulação nas calçadas será feita de acordo com a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Art. 22. Os empreendimentos que impliquem em aumento do tráfego serão condicionados a estudos do impacto sobre a circulação de pedestres.

Parágrafo único. A mitigação dos efeitos do aumento do tráfego de pessoas e veículos deve ser feita através de intervenções, como alargamento das calçadas, implantação de faixas de travessia, semáforos, passarelas ou passagens subterrâneas e/ou através de medidas mitigadoras.

**Seção II
Mobilidade por Bicicleta**

Art. 23. Deve ser implantada uma Rede Cicloviária Municipal, com rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 24. A rede contínua de vias cicláveis poderá incluir: as ciclovias, as ciclofaixas e as vias compartilhadas.

§ 1º O Executivo Municipal constituirá um grupo com os usuários de bicicleta para a apresentação, análise e discussão da rede ciclável proposta e priorização de ciclovias e ciclofaixas a serem implantadas;

§ 2º Nas ciclovias e ciclofaixas não serão permitidos o acesso de veículos motorizados, sendo o único percurso permitido a estes o cruzamento perpendicular em situações nas quais as ciclovias e ciclofaixas necessitam ser transpostas.

§ 3º Patinetes, skates, patins e semelhantes poderão utilizar as ciclovias.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 25. Os dimensionamentos da largura das ciclovias e ciclofaixas serão padronizados de acordo com a intensidade de fluxo previsto, devendo ser adotadas as seguintes dimensões mínimas:

I - 1,20m (um metro e vinte centímetros), quando unidirecional;

II - 2,00m (dois metros centímetros) quando bidirecional.

§ 1º Quando a ciclofaixa for contígua a faixa de estacionamento paralelo, a mesma deverá ser acrescida de 30 cm (trinta centímetros) em sua largura.

§ 2º Não serão traçadas ciclofaixas contíguas a estacionamentos de 45º e 90º.

Art. 26. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a viabilidade da bicicleta nos deslocamentos urbanos no que se refere à segurança do ciclista, conforto no deslocamento e a redução do custo de locomoção das pessoas;

II - a integração com os modos coletivos de transporte.

Parágrafo único. Para a integração com os outros modos o ciclista deve contar com paraciclos ou bicicletários onde possa estacionar sua bicicleta com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos de ônibus de linhas urbanas ou distritais.

Art. 27. Deverá ser estudada a permissão de transporte de bicicletas no transporte coletivo urbano e rural através de dispositivos que possibilitem sua acomodação sem risco aos demais usuários.

Art. 28. A circulação de bicicletas deverá ser regulamentada pelo Executivo Municipal.

§ 1º Nas vias urbanas de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 2º O Executivo Municipal poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§ 3º Em casos específicos será permitida a circulação de bicicletas nas calçadas, desde que devidamente sinalizados.

§ 4º Os veículos motorizados deverão guardar uma distância lateral mínima de um metro e cinquenta centímetros (1,50m) ao passar ou ultrapassar uma bicicleta.



ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA
Seção III
Mobilidade Coletiva

Subseção I
Transporte Urbano

Art. 29. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Morada Nova deve integrar, através de suas linhas, a sede internamente e em relação aos distritos do município.

Art. 30. O transporte coletivo deve ser incentivado em detrimento do individual, uma vez que com mais usuários melhora-se não apenas a mobilidade urbana, como também a qualidade do ar, pela diminuição de emissão de gases poluentes, e a acessibilidade tarifária, pois diminui-se o custo *per capita* dos deslocamentos.

Art. 31. Devem ser demarcadas sinalização em todos os pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo.

Parágrafo único. O padrão dos pontos de embarque e desembarque deve ser definido pelo Executivo Municipal e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

Art. 32. Deve ser assegurada a regularidade e o cumprimento dos horários estipulados pelas Ordens de Serviço Operacional oficiais emitidas pelo Executivo Municipal de Morada Nova, conforme condicionantes na licença.

§ 1º Cabe aos operadores do Sistema de Transporte Coletivo a execução fidedigna das viagens nos horários e frequências pré-estabelecidos.

§ 2º Cabe ao Executivo Municipal a fiscalização do cumprimento das viagens programadas.

Art. 33. É necessário que seja oferecido aos usuários de ônibus, abrigos confortáveis nos pontos de embarque.

Art. 34. Deverá ser garantida acessibilidade universal em conformidade com a Lei Federal nº 10.098/2000 e a Lei Federal nº 13.146/2015.

Art. 35. O Executivo Municipal de Morada Nova deve contar com um mecanismo de atendimento às reclamações dos usuários e de informações sobre itinerários e horários das linhas.

Parágrafo único. O mecanismo de atendimento às reclamações dos usuários deve efetuar o registro de queixas, as quais deverão ser analisadas e respondidas pela equipe do Executivo Municipal de Morada Nova.

Art. 36. Deverá ser elaborado e publicado, pelo Executivo Municipal, o Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o modelo de operação a ser implantado e a nova rede do transporte coletivo.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

**Subseção II
Transporte Escolar**

Art. 37. O serviço de transporte escolar, público ou privado, define-se por ser voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

Art. 38. O transporte escolar está sujeito às exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Art. 39. Os veículos utilizados para o serviço de transporte escolar, bem como seus condutores, deverão ser registrados no Executivo Municipal.

**Subseção III
Transporte Fretado**

Art. 40. O transporte de grupos caracteriza-se como serviço fretado com destinação única ou de caráter turístico e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 41 O transporte de grupos constitui-se como atividade privada, portanto sujeita às cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente.

Art. 42. Os veículos utilizados para o serviço de transporte fretado, bem como seus condutores, deverão ser registrados no Executivo Municipal.

**Seção IV
Mobilidade Individual Motorizada**

Art. 43. Considera-se transporte individual motorizado todo meio de locomoção em que o condutor detém posse ou propriedade do veículo, utilizando-o para transportar a si próprio e/ou terceiros de modo particular, por conta própria ou como prestação de serviço.

Art. 44. Considera-se transporte individual remunerado o serviço prestado a passageiro particular e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 45. O serviço de transporte individual de passageiro deve contar com processo de concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, conforme legislação aplicável.

Art. 46. O transporte individual de passageiro deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal nº 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 47. Os serviços de táxi e mototáxi devem ser reestruturados pelo Executivo Municipal de Morada Nova para uma melhor eficácia.

Parágrafo único. Os veículos utilizados para o serviço de taxi e mototáxi, bem como seus condutores, deverão ser registrados no Executivo Municipal.

**Seção V
Logística Urbana**

Art. 48. Entende-se por logística urbana a aplicação e regulamentação do transporte de cargas no município de Morada Nova.

Art. 49. Os veículos de carga devem seguir as especificações do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece regras para esses veículos e define que o órgão executivo de trânsito municipal pode estabelecer horários e locais permitidos para sua circulação, operações de carga e descarga, registrá-los e incluí-los no sistema de processamento de multas, através de legislação municipal.

Art. 50. A sinalização de regulamentação de circulação e operação de carga e descarga nas vias municipais de Morada Nova deverá ser revista periodicamente para acompanhar as determinações do Executivo Municipal.

Art. 51. Deverá ser criado um fórum de discussão sobre a distribuição de vagas de cargas e descargas no município, com a participação de todos os atores envolvidos: comerciantes, industriais, empresas transportadoras, caminhoneiros, motofretistas, associações de moradores, dentre outros, para coletar informações e indicar soluções para a logística urbana municipal, priorizando sempre a coletividade.

**Seção VI
Mobilidade Segura**

Art. 52. O Executivo Municipal deverá buscar a cooperação com órgãos estaduais e federais responsáveis pelo registro dos acidentes e socorro às vítimas de trânsito, incluindo os órgãos de saúde, para estabelecer procedimentos conjuntos para o aperfeiçoamento do sistema de informações dos acidentes de trânsito, com a inclusão do acompanhamento de vítimas, identificando os mortos e feridos posteriormente ao acidente.

Art. 53. Deverão ser elaborados projetos para tratamento dos pontos de conflito identificados e mapeados, com vistas à redução de acidentes.

Art. 54. Deverá ser feita a complementação e padronização da sinalização de regulamentação, indicativa e de advertência das vias arteriais e coletoras.

**Seção VII
Espaço e Circulação**



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 55. É responsabilidade do Executivo Municipal o planejamento e disciplinamento das vias de circulação no que se refere à sua estruturação para os diversos modais, padronização da sinalização indicativa de logradouros, sinalização, estacionamento público ao longo das vias, promoção da acessibilidade universal, restrição de horários e locais de circulação de veículos, padronização das calçadas e pistas de tráfego misto, instalação de serviços e mobiliário urbano e regulamentação das áreas para operação carga e descarga, embarque e desembarque e estacionamentos, públicos ou privados, gratuitos ou onerosos.

**Subseção I
Hierarquia Viária**

Art. 56. Esta lei define um sistema hierárquico das vias urbanas do município, prevendo as melhores condições de fluidez e segurança para a malha viária e os deslocamentos que nela ocorrem.

§ 1º De forma compatível com o Código de Trânsito Brasileiro, as vias serão categorizadas da seguinte maneira:

I - Vias Arteriais Urbanas: são as de distribuição do fluxo na malha viária urbana, conectando as diversas regiões da cidade, sendo caracterizadas pela presença de intersecções em nível, geralmente controladas por semáforo ou rotatória. Nelas, passam os corredores de transporte coletivo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais;

II - Vias Arteriais Regionais: são as Rodovias Federais, Estaduais e Municipais, que conectam as áreas urbanizadas entre si, com prioridade em todos os cruzamentos;

III - Vias Coletoras: são as vias que articulam conectam as Vias Arteriais Expressas às vias locais;

IV - Vias Locais: são as de acesso pontual, de interesse limitado aos moradores ou de interesses específicos e caracterizadas por intersecções em nível não preferencial;

V - Vias de Pedestre: vias destinadas ao tráfego exclusivo de pedestres, sendo admitida a presença de ciclistas;

VI - Estradas Vicinais: são as vias não pavimentadas, geralmente em ambiente rural interligando núcleos habitacionais de pequeno porte.

§ 2º A lista de vias hierarquizadas está disposta no Anexo I desta Lei.

§ 3º O mapa de hierarquização viária está disposto no Anexo II desta Lei.

§ 4º Os parâmetros viários são expressos no Anexo III desta Lei.



ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA
Subseção II
Composição Viária

Art. 57. A composição viária deverá ser definida de forma exclusiva para cada via, respeitando-se suas características e garantindo uma boa inserção no conjunto da malha viária e seu bom funcionamento.

Parágrafo único. Fica atribuída ao Executivo Municipal a responsabilidade de avaliar as necessidades de intervenção no sistema viário através de estudos técnicos.

Art. 58. A composição das vias urbanas deverá seguir os parâmetros determinados pela Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e pela NBR 9050/15 - Acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

Subseção III
Caixas De Rua

Art. 59. As caixas de rua devem possuir pavimento apropriado à intensidade do fluxo, respeitando condições ambientais, com greide e seção projetados adequadamente à drenagem de águas pluviais por gravidade.

§ 1º As ruas de novos loteamentos precisam obrigatoriamente contar com previsão de pavimentação para serem aprovadas.

§ 2º As características geométricas das vias devem permitir acessibilidade e condições de manobra para acesso aos lotes lindeiros.

§ 3º Fica proibido o avanço de rampas de acesso para veículo nas caixas de rolamento das vias públicas.

Art. 60. As pistas de rolamento são faixas da caixa de rua destinadas ao deslocamento de veículos.

Art. 61. As dimensões das faixas de rolamento serão padronizadas de acordo com os parâmetros expostos no Anexo III.

Art. 62. É função exclusiva do Executivo Municipal estabelecer os trechos para implantação de vagas de estacionamento público nas caixas de rua.

Art. 63. Deverão ser elaborados estudos e pesquisas para a implantação do estacionamento rotativo pago nas vias do Centro e nas demais áreas de maior demanda pelo executivo municipal ou pela iniciativa privada, através de concessão ou parceria público-privada.

Art. 64. É função do Município de Morada Nova implantar sistema de estacionamento rotativo com distribuição eficiente no espaço urbano, efetuando a cobrança sobre o seu uso.



ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA

§ 1º Deverá ser estabelecida uma política de preços do estacionamento rotativo, buscando o equilíbrio entre os custos das viagens por transporte coletivo e o custo do estacionamento rotativo.

§ 2º No período de implantação do Estacionamento Rotativo, deverão ser promovidas campanhas de esclarecimento e implantada a fiscalização permanente.

Art. 65. Serão reservadas no mínimo 2% (dois por cento) das vagas de estacionamento público para uso exclusivo de veículos conduzidos ou que transportem deficientes físicos, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos.

Parágrafo único. O Executivo Municipal fica responsável por cadastrar e credenciar os veículos destinados ao transporte de portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 304/2008 do CONTRAN.

Art. 66. Serão reservadas no mínimo 5% (cinco por cento) das vagas de estacionamento público para veículos conduzidos ou que transportem idosos, devendo ser alocadas nas proximidades de acessos a equipamentos públicos e mediante solicitação devido à demanda recorrente.

Parágrafo único. O Executivo Municipal terá a função de credenciar os veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 303/2008 do CONTRAN.

Art. 67. Deverão ser delimitados os estacionamentos de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, tornando proibido o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 68. O Executivo Municipal poderá proibir o estacionamento em horários específicos e permiti-lo em outros de acordo com as necessidades operacionais.

Parágrafo único. As vias deverão ser sinalizadas conforme determinações do CONTRAN constando informação complementar com o horário e dias da proibição.

Art. 69. As dimensões das faixas de estacionamento devem estar de acordo com o disposto no Anexo III.

Parágrafo único. As vagas destinadas aos deficientes físicos deverão possuir faixa auxiliar de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) ao seu final quando paralelas e em ao menos uma das laterais quando de 45º ou de 90º (noventa graus), com rampa de acesso a calçada em desníveis, conforme NBR 9050/2015.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 70. Nas sobreposições com as faixas de pedestres deverá ser interrompido o uso de estacionamento, sendo prioritária a extensão da calçada até o limite com a pista de rolamento.

Art. 71. A regulamentação dos espaços viários destinados a estacionamento deverá levar em conta as especificidades de cada tipo e trecho de via, devendo-se manter fluidos todos os sistemas que compõe a mobilidade urbana.

Art. 72. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento somente quando apresentados e autorizados pelo Executivo Municipal e seguindo os seguintes preceitos:

I - sem sobreposição com a calçada;

II - quando instalados por acesso através da calçada não rebaixarem uma extensão maior que 7,20 m (sete metros e vinte centímetros) do meio-fio, distando não menos do que 5,0m (cinco metros) de outros rebaixos próximos, relativos a lotes ou terrenos adjacentes;

III - não obstruírem o fluxo longitudinal de pedestres;

IV - estarem devidamente sinalizados aos transeuntes, inclusive com sinalização sonora de alerta nos casos previstos pela NBR 9050/2015 ou outra posterior que a substitua.

Art. 73. Não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, aferindo descontinuidade à calçada, no uso dos recuos frontais como estacionamento.

Art. 74. Os acostamentos são definidos como faixas de serviço lateral às vias Arteriais Regionais ou às Estradas Vicinais, sem continuidade obrigatória.

Art. 75. O dimensionamento das faixas de acostamento deverá ter até 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros), de acordo com a hierarquização viária, conforme tabela de parâmetros contida no Anexo III.

**Subseção IV
Calçadas**

Art. 76. As calçadas são compostas obrigatoriamente por faixas livres e faixas de serviço.

§ 1º As faixas livres devem destinar-se exclusivamente à circulação de pedestres, ser livres de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal de até 3%, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre.

§ 2º As faixas de serviço devem acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização possuindo largura mínima de 0,80m.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 77. As calçadas devem possuir revestimento apropriado à continuidade longitudinal, ao fluxo de pedestres e à acessibilidade universal.

Art. 78. Os canteiros nas calçadas estarão condicionados à composição proposta para a via pelo Executivo Municipal, garantindo a continuidade das faixas de serviço ou de paragens e mantendo o seu gabarito.

Parágrafo único. A vegetação a ser empregada nos canteiros deverá ser deliberada ou autorizada pelo Executivo Municipal, sendo imprescindível a permeabilidade visual por entre ela, atendendo os preceitos do Plano de Arborização indicado ou regulamentado pelo Executivo Municipal de Morada Nova.

Art. 79. Define-se como mobiliário urbano todo aparato de uso coletivo disposto em ambiente público.

§ 1º Nas calçadas, devem ser dispostos em trecho específico das faixas de serviço ou em locais planejados para tal pelo Executivo Municipal.

§ 2º O Executivo Municipal deverá estabelecer as categorias e os parâmetros aos quais o mobiliário urbano deverá seguir.

Art. 80. Os caminhos transversais às calçadas não podem diferir delas em nivelamento.

§ 1º O pavimento poderá estar desnivelado da calçada, em rampa somente junto aos rebaixos de meio-fio, desde que não avance sobre as faixas destinadas à livre circulação longitudinal de pedestres na calçada de acordo com a Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

§ 2º Os rebaixos de meio-fio instalados devem seguir os preceitos da NBR 9050/15 ou outra posterior que a substitua.

Art. 81. O desnível entre o meio-fio e a caixa da rua deve ser no máximo de 0,20m (vinte centímetros) e nunca inferior à medida suficiente para manter a sarjeta.

§ 1º A rampa de acesso dos veículos deverá manter inclinação máxima de 25% (vinte e cinco por cento).

§ 2º Os limites laterais das rampas de acesso dos veículos deverão possuir angulação de 45º (quarenta e cinco graus) em relação ao traçado longitudinal da calçada.

§ 3º A largura das rampas em rebaixo do meio-fio para o acesso de veículos terá dimensão máxima de 7,20m (sete metros e vinte centímetros), sendo a faixa contínua de meio-fio no mínimo igual a este valor.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 82. As faixas de estacionamento correspondem aos espaços longitudinais entre as calçadas e faixas de rolamento, devendo manter o mesmo pavimento e nivelamento.

**Seção VIII
Gestão da Mobilidade**

Art. 83. A gestão da mobilidade é responsabilidade do Executivo Municipal, através do ente gestor.

Parágrafo único. A implementação das ações do ente gestor da mobilidade deve ser comunicada, discutida e acompanhada pelas comunidades envolvidas, sendo de atribuição da gestão da mobilidade promover a participação da sociedade civil na implementação e gestão das ações relativas à mobilidade urbana.

Art. 84. Deverá haver integração entre as políticas de planejamento e gestão do uso do solo urbano e da mobilidade urbana.

Art. 85. São também atribuições do ente gestor da mobilidade urbana, dentre outras:

I - estabelecer um sistema de informações da mobilidade, contendo no mínimo:

a) informações sobre número de passageiros atendidos pelo transporte coletivo;

b) informações sobre local, número, tipo e gravidade dos acidentes de trânsito.

II - implementar um Programa de Educação para a Mobilidade Urbana;

III - buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei.

**Subseção I
Polos Geradores De Tráfego**

Art. 86. Serão considerados Polos Geradores de Tráfego aqueles empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de locomoção de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária, sendo necessário o licenciamento especial por parte da Prefeitura Municipal de Morada Nova.

Parágrafo único. Serão considerados Polos Geradores de Tráfego em Morada Nova:

I - edifícios e condomínios residenciais que possuam mais de 100 (cem) unidades habitacionais;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

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

Art. 87. Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego serão submetidos a licenciamento urbanístico pela Prefeitura ou ambiental pelo Órgão Ambiental competente, conforme Plano Diretor.

Art. 88. O grau de impacto dos Polos Geradores de Tráfego é determinado pelo número de viagens por dia, pelo movimento de pessoas e pela interferência no tráfego do entorno.

Parágrafo único. O grau de impacto pode ser considerado:

I - Baixo: quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem no máximo intervenções simples, apenas no sistema viário das imediações;

II - Médio: quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem intervenções estruturais nas imediações do empreendimento e intervenções pontuais, se for o caso, em áreas afetadas indiretamente, não implicando em necessidade de aumento da oferta de transporte coletivo;

III - Grande: quando o acréscimo de viagens e movimentação de pessoas demandarem a reestruturação do sistema viário e incremento na oferta de meios de deslocamento (novas linhas ou modos de locomoção) no entorno imediato e, eventualmente, em outras áreas afetadas indiretamente.

Art. 89. Os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego deverão ser submetidos a Estudo de Impacto Ambiental, necessitando de Relatório de Impacto Ambiental para sua aprovação.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 90. Os impactos apontados serão monitorados após a implantação e funcionamento do empreendimento, podendo o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras, caso estes sejam maiores.

**Subseção II
Contrapartidas De Mobilidade Urbana**

Art. 91. Os projetos e empreendimentos que se configuram como Polos Geradores de Tráfego devem, além do Relatório de Impacto Ambiental, fornecer Contrapartida de Mobilidade Urbana.

§ 1º A Contrapartida de Mobilidade Urbana deverá ser calculada pelo órgão gestor responsável pelo licenciamento de obras e edificações.

§ 2º O órgão gestor responsável pelo licenciamento deverá notificar o proprietário, titular do direito de construir ou representante legal quanto às especificidades da contrapartida.

§ 3º A Contrapartida de Mobilidade Urbana será calculada por fórmula determinada pelo órgão gestor responsável pelo licenciamento.

Art. 92. O cumprimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana não isenta o responsável legal do empreendimento de cumprir medidas mitigadoras e compensatórias determinadas pelo órgão gestor.

**TÍTULO III
PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 93. O Plano de Mobilidade Urbana do município de Morada Nova é instrumento básico de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como finalidade direcionar as ações do Município em relação aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte.

Parágrafo único. As diretrizes, ações estratégicas e indicadores do Plano de Mobilidade Urbana de Morada Nova estão instituídos em conformidade com os eixos da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**CAPÍTULO I
DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS**

Art. 94. São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

§ 1º No Eixo 1 - Mobilidade a pé:

I - implementar um Programa de Regularização e Qualificação das Calçadas;

II - melhorar o sombreamento das calçadas;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

III - sinalizar as travessias de pedestres no perímetro urbano das rodovias;

IV - realizar a iluminação de calçadas e pontos críticos;

V - promover a acessibilidade universal;

VI - fortalecer a fiscalização.

§ 2º No Eixo 2 - Mobilidade por bicicleta:

I - desenvolver o Plano de Rede Ciclável para Morada Nova;

II - implantar rede cicloviária com ciclovias e ciclofaixas;

III - reduzir o limite de velocidade nas vias;

IV - disponibilizar paraciclos e bicicletários;

V - incentivar e conscientizar a população sobre o uso da bicicleta.

§ 3º No Eixo 3 - Mobilidade coletiva:

I - implementar e regulamentar uma rede de transporte coletivo por ônibus que atenda aos principais polos geradores de viagem localizados na Sede, e aos principais distritos do município;

II - garantir a integração e a modicidade tarifária para atrair para o transporte coletivo usuários do transporte individual e do mototáxi;

III - organizar e regulamentar os serviços de mototáxis e táxis;

IV - regulamentar o transporte escolar;

V - organizar e rever o regulamento dos serviços de taxi e mototáxi.

§ 4º No Eixo 4 - Mobilidade Individual Motorizada:

I - promover boas alternativas de deslocamento que levem usuários de motocicletas e automóveis a optarem por outros modos de transporte;

II - implementar um programa de redução de conflitos com ênfase nas motocicletas;

III - instituir políticas de educação para o trânsito voltadas a motociclistas;

IV - ampliar e fortalecer a rotina de fiscalização do transporte individual motorizado.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

§ 5º No Eixo 5 - Logística Urbana:

I - organizar e regulamentar a circulação de veículos pesados em Morada Nova;

II - regulamentar critérios para operação carga e descarga.

§ 6º No Eixo 6 - Mobilidade segura:

I - implantar sistema de informações de acidentes de trânsito;

II - reduzir as velocidades praticadas no município;

III - adotar medidas para a redução de acidentes envolvendo pedestres, ciclistas e motociclistas;

IV - elaborar um Programa de Educação para o Trânsito;

V - estudar alternativas de monitoramento eletrônico do trânsito.

§ 7º No Eixo 7 - Espaço e circulação:

I - estabelecer a hierarquização viária de Morada Nova;

II - melhorar o acesso às vilas e distritos;

III - tratar as principais interseções de Morada Nova;

IV - elaborar um plano de sinalização viária para Morada Nova;

V - organizar e regulamentar o estacionamento no espaço viário;

VI - criar um programa de manutenção de vias urbanas;

VII - melhorar a circulação e o sistema viário que articula a cidade.

§ 8º No Eixo 8 - Gestão da Mobilidade:

I - municipalizar a gestão da Mobilidade Urbana de Morada Nova;

II - construir uma estrutura que permita à municipalidade atender as demandas impostas pela leitura técnica apresentada no Plano de Mobilidade Urbana bem como aquelas vislumbradas através da prática cotidiana;

III - priorizar a realização das tarefas preferencialmente por equipe própria da municipalidade;

IV - estabelecer uma lógica de formação continuada e de troca de experiências com municípios com o mesmo perfil.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

Art. 95. São ações estratégicas para a implantação do Plano de Mobilidade Urbana Municipal:

§1º No Eixo 1 - Mobilidade a pé:

I - realizar o tratamento de no mínimo 7Km de calçadas de vias prioritárias, prioritariamente no entorno da Av. Manoel Castro Gomes de Andrade e da Rua Cel. José Ambrósio;

II - adequar as calçadas nas centralidades, nas proximidades de escolas, hospitais, equipamentos públicos e nos locais de embarque e desembarque do transporte coletivo;

III - estabelecer de normatização com incentivos para que os proprietários de lotes lindeiros às calçadas secundárias implementem a política de qualificação das calçadas;

IV - utilizar na construção e adequação de calçadas os parâmetros indicados Norma Técnica NBR 9050 de 2015 ou outra posterior que a substitua;

V - implementar programa de sombreamento e arborização;

VI - promover a iluminação pública de calçadas nos pontos de maior concentração de pedestres, com problemas de segurança, em pontos de paradas do transporte coletivo e nas travessias de pedestre da CE-138, Av. Cel. Tiburcio, Av. Manoel Castro Gomes de Andrade e Av. do Contorno Leste;

VII - programar faixas de percurso seguro, livre de obstáculos;

VIII - limitar as faixas de serviço para manter as faixas de circulação desobstruídas;

IX - implantar proteção física no limite entre calçadas, fossos e canais;

X - implantar pisos táteis direcionais;

XI - implantar pisos táteis de alerta nas esquinas e ao redor de mobiliários urbanos e demais obstáculos;

XII - adequar os meios-fios com rebaixamento adequado à travessia de pessoas com mobilidade reduzida;

XIII - implantar sinalização e comunicação eficiente, como indicação física do nome dos logradouros, como praças, ruas e avenidas;

XIV - incluir as calçadas na aprovação e habite-se de novas edificações;

XV - incluir a padronização das calçadas como condicionante para a expedição de licenças e alvarás;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

XVI - elaborar cartilha de orientação para a construção, manutenção, adequação e utilização das calçadas;

XVII - incluir, no código de posturas municipais, regras para a implantação, manutenção e utilização das calçadas, entre as quais a proibição da utilização das calçadas como estacionamento;

XVIII - estabelecer uma política de conscientização para a não obstrução de calçadas;

XIX - fiscalizar o uso indevido de calçadas, com a autuação dos responsáveis por obstruir as faixas livres de circulação quando obrigam o pedestre a se colocar em situação de risco;

XX - estudar a possibilidade de construção de calçadão (Pista de Cooper) entre as duas rótulas do eixo viário da Av. do Contorno Leste, com ramificação na Av. Manoel de Castro Filho.

§ 2º No Eixo 2 - Mobilidade por bicicleta:

I - implantar sinalização vertical instituindo o tráfego compartilhado entre bicicletas e veículos motorizados nas vias coletoras e arteriais de Morada Nova, desprovidas de ciclovia ou ciclofaixa;

II - implantar sinalização vertical regulamentando o tráfego compartilhado entre ciclistas e pedestres em calçadas que possibilitem esta situação;

III - instituir a velocidade máxima de 30Km/h para as vias locais e coletoras;

IV - disponibilizar paraciclos e bicicletários próximo a igrejas, escolas, centro de saúde, Prefeitura Municipal e centro comercial, principalmente na região da Av. Manoel Castro Gomes de Andrade;

V - instalar no mínimo 11Km de ciclofaixas e ciclovias em Morada Nova;

VI - instalar ciclovias nas vias de maior fluxo, principalmente na Av. do Contorno Leste, Av. Santos Dumont e CE-138;

VII - instalar ciclofaixas nas ruas e avenidas de velocidade intermediária, principalmente no eixo formado pela Av. Cel. Tibúrcio e Av. Manoel Castro Gomes de Andrade, até o Parque de Exposições;

VIII - tratar as ciclovias e ciclofaixas já existentes;

IX - difundir as regras de circulação para a população;

X - divulgar, incentivar e educar a população para o uso correto das bicicletas.



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

§ 3º No Eixo 3 - Mobilidade coletiva:

I - estruturar um sistema de transporte formado por serviço urbano e serviço distrital com a criação de no mínimo 04 (quatro) linhas urbanas circulares e 07 (sete) linhas distritais: Morada Nova / Aruaru, Morada Nova / Boa Água, Morada Nova / Pedras, Morada Nova / Lagoa Grande, Morada Nova / Juazeiro de Baixo; Morada Nova / Roldão e Morada Nova / Uiraponga;

II - organizar os pontos de paradas do transporte coletivo municipal e intermunicipal;

III - adequar a regulamentação específica para taxi, mototáxi e transporte escolar.

§ 4º No Eixo 4 - Mobilidade Individual Motorizada:

I - promover treinamento de direção defensiva para mototaxistas;

II - exigir a realização de treinamento de direção defensiva para a regularização do profissional de mototáxi;

III - realizar políticas de educação no trânsito voltadas especificamente a motociclistas;

IV - realizar políticas de educação no trânsito abrangentes a todos os atores envolvidos, abordando especialmente a questão do uso de motocicletas e a postura dos demais em relação aos motociclistas;

V - fiscalizar a circulação e o uso do espaço viário;

VI - fiscalizar a utilização de equipamentos de segurança;

VII - fiscalizar o serviço de mototáxi.

§ 5º No Eixo 5 - Logística Urbana:

I - restringir de tráfego de veículos de grande porte, especialmente os de passagem na região central, direcionando-os para a Av. do Contorno Leste;

II - ampliar o número de vagas para a operação de carga e descarga, utilizando a política de uma vaga por quadra predominantemente comercial;

III - regulamentar a operação restringindo os horários de carga e descarga dentro dos horários compatíveis com a circulação urbana em Morada Nova.

§ 6º No Eixo 6 - Mobilidade segura:

I - estabelecer a velocidade máxima de 30Km/h para todas as vias locais e coletoras de Morada Nova;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

II - implantar moderadores de velocidade nos principais pontos de conflito;

III - inserir a pauta de educação no trânsito nas atividades escolares desde a educação infantil até o ensino médio;

IV - realizar medidas de reeducação para condutores já formados;

V - realizar campanhas de educação para o trânsito na cidade;

VI - regulamentar a utilização de som com volume elevado no trânsito.

§ 7º No Eixo 7 - Espaço e circulação:

I - estabelecer a hierarquização viária de Morada Nova;

II - pavimentar as estradas de acesso a Boa Água, Juazeiro de Baixo, Lagoa Grande, Uiraponga e Pedras;

III - implantar sinalização indicativa nas estradas;

IV - implantar um acesso do Parque de Exposições ao DNOCS;

V - realizar o tratamento viário do eixo da Avenida Bartolomeu Aquino dos Santos;

VI - tratar a Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo e suas respectivas conexões com a Avenida de Contorno Leste e CE-138;

VII - criar via estruturante Leste/Oeste pelas ruas Roberto Hugo até a Rodovia do Contorno;

VIII - reservar área para duplicação da Rodovia do Contorno;

IX - realizar o tratamento urbanístico e viário do entorno da Lagoa Salina;

X - tratar as interseções críticas;

XI - melhorar e recuperar a sinalização horizontal e vertical das vias;

XII - organizar e regulamentar o estacionamento no espaço viário, principalmente na área central;

XIII - estudar áreas para a implantação de um novo aeroporto na cidade considerando a capacidade e projeção viária, bem como a mobilidade urbana;

XIV - criar estacionamento rotativo nas vias de grande demanda por estacionamento, principalmente no centro de Morada Nova;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

XV - investir a verba arrecadada com a tarifa do estacionamento rotativo em infraestrutura para pedestres e ciclistas ou para subsídio da tarifa do transporte coletivo urbano;

XVI - implantar focos semaforicos voltados para os pedestres e estágios com tempos apropriados para que os pedestres realizem as travessias com segurança.

§ 8º No Eixo 8 - Gestão da Mobilidade:

I - criar um órgão gestor de Mobilidade Urbana de Morada Nova;

II - incorporar a AMT a esse novo órgão;

III - realizar concursos públicos para adequado preenchimento das vagas do órgão gestor;

IV - estabelecer um arcabouço legal complementar de mobilidade, com destaque para a lei do transporte coletivo, a fim de construir um patamar de gestão mais adequado;

V - estabelecer um programa de capacitação e formação continuada para os integrantes dessa estrutura de gestão;

VI - estabelecer uma política de realização de eventos em logradouro público, definindo prazo de comunicação prévia ao órgão gestor de trânsito, condições para autorização, sinalização e taxa de liberação do evento;

VII - realizar a revisão dos locais de realização dos eventos frequentes e organização programada do trânsito com a minimização de impactos na dinâmica urbana;

VIII - participar junto ao Governo do Estado do planejamento e gestão do transporte intermunicipal e do sistema viário de interesse do município.

**CAPÍTULO II
INDICADORES**

Art. 96. O Executivo Municipal de Morada Nova ficará incumbido de definir os indicadores para avaliação periódica e monitoramento das condições de mobilidade e sua evolução.

Parágrafo único. O Executivo Municipal poderá utilizar, entre outros, os seguintes indicadores:

I - extensão de calçadas acessíveis;

II - índice de vagas públicas para estacionamento de bicicletas;



**ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA**

- III - índice de Implantação da rede de transporte coletivo;
- IV - índice de cumprimento de viagens do transporte coletivo;
- V - disponibilidade de informação aos usuários do transporte coletivo;
- VI - Divisão Modal (grau de participação do transporte individual motorizado);
- VII - índice de ocupação indevida de vagas de carga e descarga;
- VIII - índice de acidentes de trânsito;
- IX - índice de intervenções previstas aplicadas no sistema viário.

**CAPÍTULO III
MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO**

Art. 97. O monitoramento e a avaliação da implementação e dos resultados das ações prioritárias previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Morada Nova, em relação às metas de curto, médio e longo prazo, deve ser realizado através do acompanhamento dos indicadores previstos, com apuração anual.

Art. 98. Caberá ao Executivo Municipal de Morada Nova:

- I - definir e rever os indicadores de desempenho;
- II - garantir acesso amplo e democrático às informações;
- III - divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

**CAPÍTULO IV
REVISÃO PERIÓDICA**

Art. 99. Deverão ser precedidas de diagnóstico e prognóstico todas as revisões periódicas da Política de Mobilidade Urbana de Morada Nova, contemplando a análise dos modos, serviços e infraestrutura de transporte em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos, utilizando-se para tanto os indicadores de desempenho, incluindo a avaliação das tendências para curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana do Município deverá ser realizada em prazo inferior a 10 (dez) anos.

Art. 100. A participação da sociedade ampla e democrática deverá ser incluída nas revisões da Política de Mobilidade Urbana nos termos desta Lei.



ESTADO DO CEARÁ
PREFEITURA DE MORADA NOVA
TÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 101. Com vistas à implementação da Política de Mobilidade Urbana de Morada Nova, o Executivo Municipal deverá realizar, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta Lei:

- I - o detalhamento dos programas de ação;
- II - o detalhamento das diretrizes para o acompanhamento e monitoramento da implementação, avaliação e revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;
- III - p estabelecimento dos prazos;
- IV - a definição das metas;
- V - instituir o Plano de Calçadas, o Plano de Arborização e o Plano de Rede Ciclável;
- VI - demarcar os cursos d'água com piquetes para evitar invasões;
- VII - revitalizar as margens dos recursos hídricos (canais, riachos, lagos e lagoas), com passeios paisagísticos.

Art. 102. Os proprietários de imóveis construídos anteriormente à publicação desta Lei deverão cumprir as obrigações nela estabelecidas, salvo casos de impossibilidade concreta, devidamente fundamentada, obedecidos os limites do princípio da razoabilidade.

Art. 103. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e revogam-se todas as disposições em contrário.

PAÇO DO GOVERNO MUNICIPAL DE MORADA NOVA, em 20 de maio de 2019.


JOSÉ VANDERLEY NOGUEIRA
Prefeito Municipal

ANEXO I – LISTA DE VIAS HIERARQUIZADAS

Vias Arteriais Regionais

CE-265 até a Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo (1)

CE-138 até a Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo (2)

CE-265 de Pedras a Limoeiro do Norte (3) CE-371 (4)

Vias Arteriais Urbanas

Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo (5)

Avenida do Contorno Leste entre Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo e Praça Maestro Coutinho (6)

Avenida Manoel de Castro Filho entre Rua Rui Barbosa e Avenida do Contorno Leste (7)

Rua Bartolomeu Aquino dos Santos entre Rua Antonio de Castro e Praça Maestro Coutinho (8)

Rua Paulino Maçaranduba (CE-138) entre Avenida Prefeito Raimundo José Rabelo e Rua Bartolomeu Aquino dos Santos (9)

Rua Bartolomeu Aquino dos Santos entre Rua Paulino Maçaranduba (CE-138) e Avenida Francisco Galvão (10)

Avenida Francisco Galvão (11)

Via nova ligando a Praça Maestro Coutinho ao Parque de Exposições (37)

Vias Coletoras

Avenida Agostinho Chagas (12) Avenida Cel. José Ambrosio (13) Rua Damasceno Girão (14)

Rua Padre Paulino Nogueira (15) Rua Zacarias Bandejas (16) Rua José de Fontes (17) Rua Tenente Joaquim (18)

Rua Francisco Monteiro Maia entre Rua João Evangelista de Oliveira e Rua Mâncio Rodrigues (19)

Rua Mâncio Rodrigues (20)

Rua Maria de Lourdes T. Chagas (21)

Rua Emilio Riba (22)

Rua Raimunda Neri (23)

Rua Juscelino Kubitschek (24)

Rua Dr. Roberto Hugo (25)

Rua Antônio de Castro (26)

Rua Raimundo Ferreira Cosme (27)

Rua Duque Rabelo (28)

Rua Divino Espírito Santo entre Rua Duque Rabelo e Rua Sargento Macedo (29)

Rua Sargento Macedo entre Rua Divino Espírito Santo e Rua Bartolomeu Aquino dos Santos (30)

Rua João Anselmo do Nascimento entre CE-138 e Rua José Nilton Guerra (31)

Rua Gumercindo José da Silva entre Rua Renê Malagueta e Rua Paulino Maçaranduba (32)

Rua Renê Malagueta (33)

Rua Deputado Manduca Cavalcante (34)

Rua Cipriano Maia (35)

Rua Bartolomeu Aquino dos Santos (36)

Via nova no prolongamento da Rua Roberto Hugo / Rua Juscelino Kubitschek, chegando até a Avenida Agostinho Chagas (39)

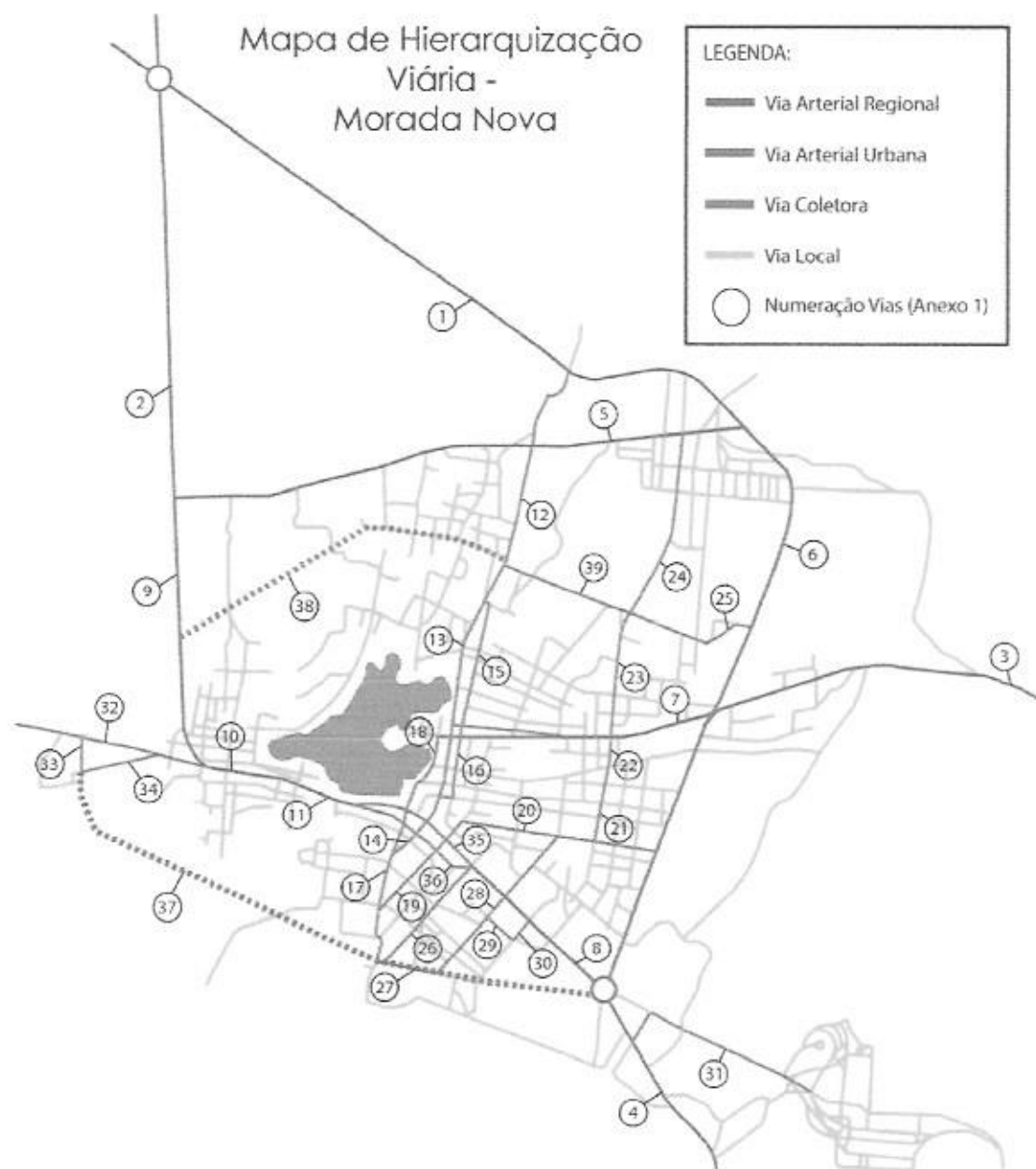
Via nova ligando a Avenida Agostinho Chagas a CE-138 (38)

Vias Locais e Estradas Vicinais

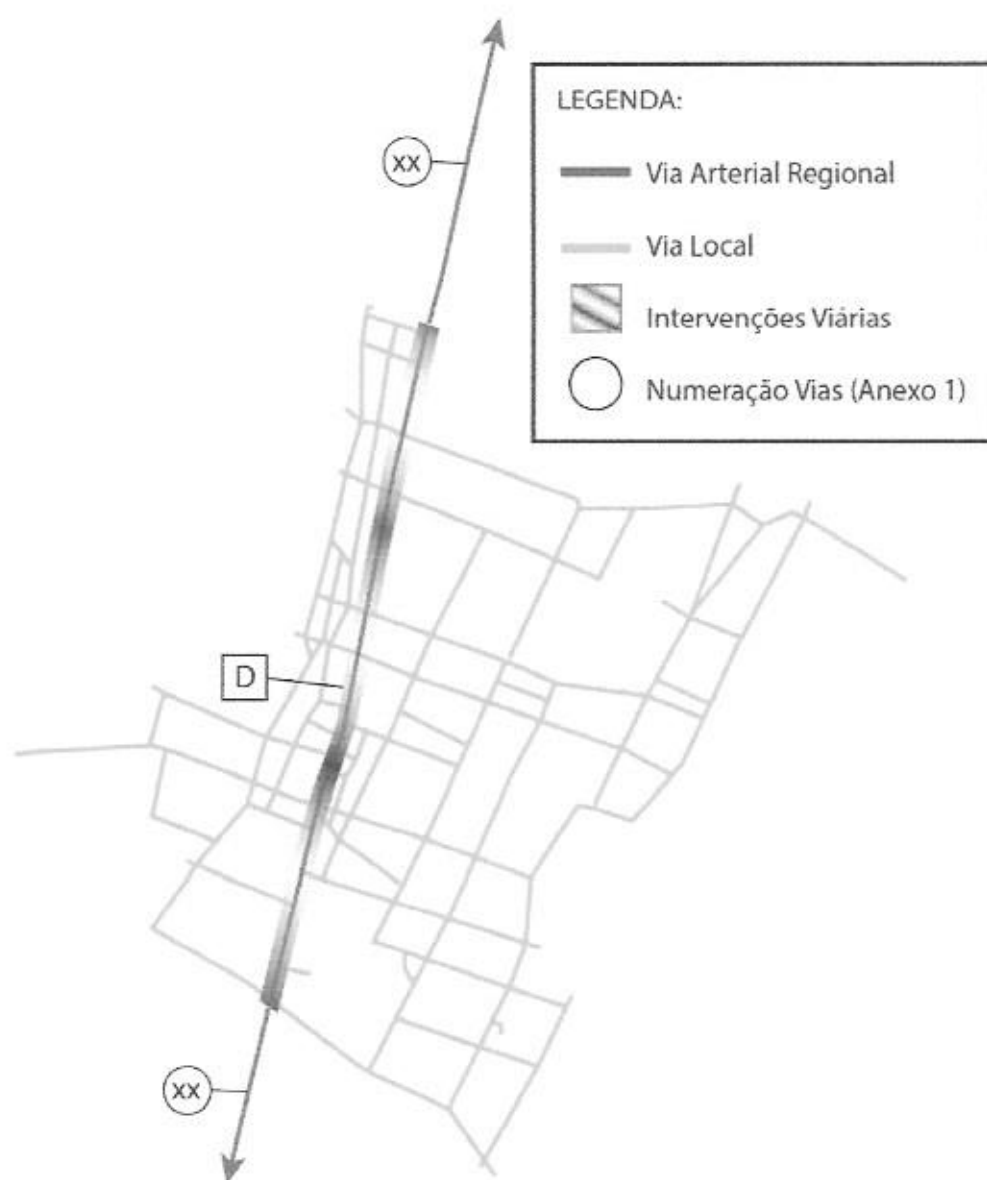
Todas as demais vias são locais ou estradas vicinais.



ANEXO II – MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA



Mapa de Hierarquização Viária - Distrito de Aruaru



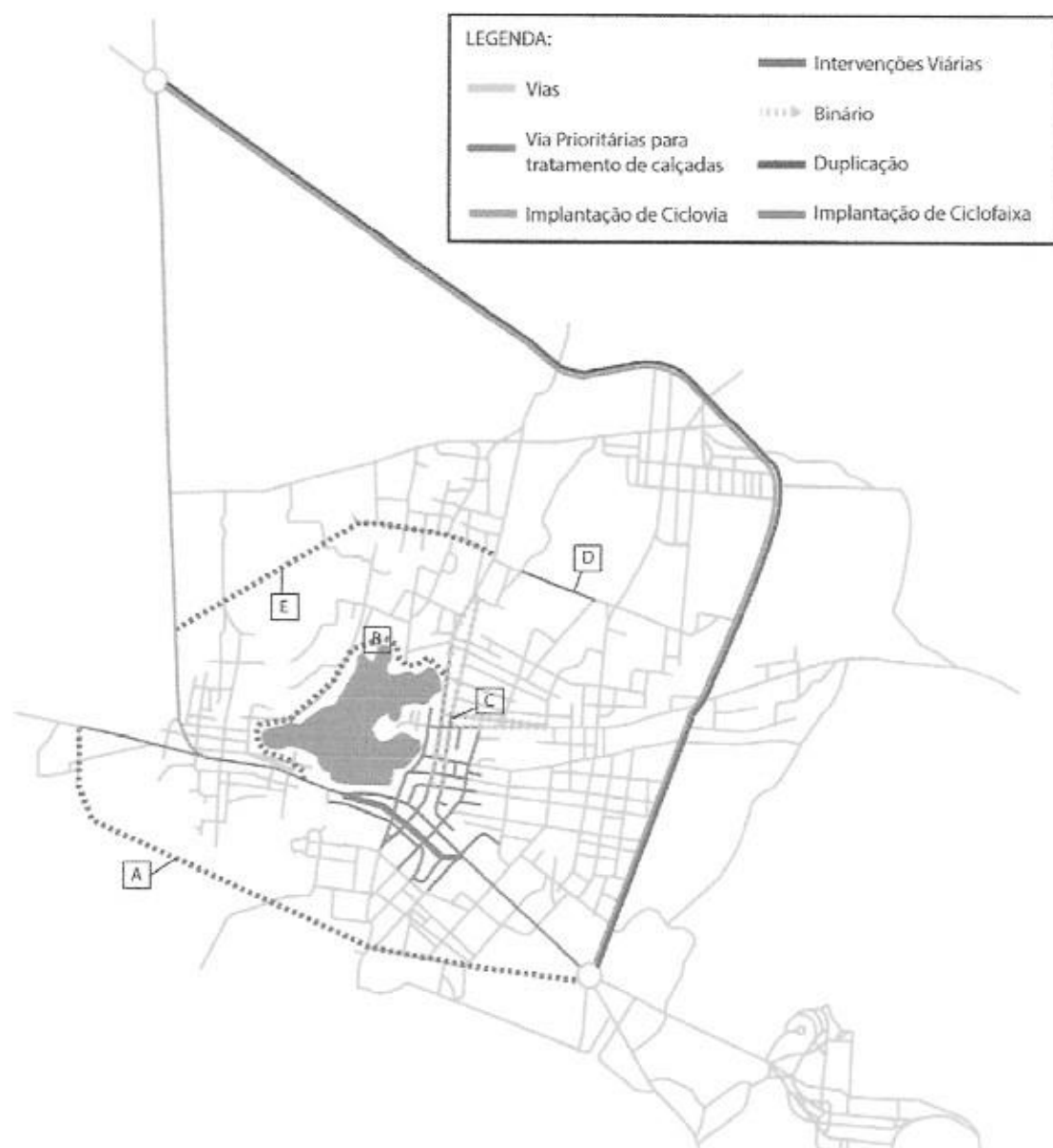
ANEXO III – PARÂMETROS VIÁRIOS

PARÂMETROS VIÁRIOS - PLANO DE MOBILIDADE URBANA - CEARÁ					
	Unidade	ARTERIAL REGIONAL	ARTERIAL URBANA	COLETORA	LOCAL
Largura mínima da caixa da via	m	17,20	18,00	16,00	14,00
Velocidade diretriz mínima de projeto	km/h	70	60	60	30
Número mínimo de faixas	unid.	Uma faixa por sentido			
Acostamento externo	m	2,50	–	–	–
Largura mínima do canteiro central	m	1,00 (se houver)	1,00	–	–
Largura mínima da faixa de rolamento	m	3,60	3,50	3,50	3,00
Raio mínimo de curva	m	120,00	80,00	80,00	30,00
Largura mínima da calçada	m	2,50	2,50	2,00	2,00
Parada de ônibus	–	Em via marginal ou baía	Permitida		
Estacionamento	–	Em via marginal	Permitido		
Acesso às propriedades adjacentes	–	Através de via marginal ou direto	Direto		
Largura mínima da faixa de estacionamento	m	–	2,50	2,50	2,00
Travessia de Pedestres	–	Em desnível ou em nível controlado	Controlada ou com faixa zebra		
Controle de tráfego nas Interseções	–	Cruzamento regulamentado	Semáforo ou placa de parada		Placa de parada
Exigências adicionais	–	Implantação de área verde no canteiro central ou calçada (grama e arborização)	Arborização e instalação de mobiliário urbano na calçada		

Obs.: O raio de giro mínimo nas áreas urbanas será de 3,00 metros.

ANEXO IV – PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Mapa de Propostas - Morada Nova



Intervenções Viárias

A – Implantação da Avenida ao longo do Rio Banabuiú Ligando a Praça Maestro Coutinho ao Parque de Exposições

Essa ligação tem como objetivo criar uma nova alternativa de circulação na parte sul da sede sem utilizar a área central da cidade. Além de fazer a ligação direta entre as duas partes da cidade proporcionará também a interligação das principais vias ao sul, que acessam a área central da cidade.

B – Tratamento Urbanístico e Viário do entorno da Lagoa da Salina

Esse tratamento prevê a urbanização de todo o entorno da Lagoa Salina, com implantação de equipamentos de lazer, quiosques, ciclovia, calçada e quando possível pista para a circulação e estacionamento de veículos.

C – Ligação da Rua Zacarias Bandejas a Rua Padre Paulino Nogueira

A ligação dessas duas vias permitirá a operação em sentido único da Rua Cel. José Ambrosio formando binário com a Rua Padre Paulino Nogueira. Essa implantação proporcionará melhores condições de fluidez e segurança para todo o tráfego de veículos e pedestres que circulam no entorno.

D – Ligação da Rua Roberto Hugo / Rua Juscelino Kubitschek com a Avenida Agostinho

Chagas

Implantação de uma nova via no prolongamento da Rua Roberto Hugo / Rua Juscelino Kubitschek, chegando até a Avenida Agostinho Chagas.

E – Implantação de via coletora ligando a Avenida Agostinho Chagas a CE-138

Desenvolvimento de estudos para definição do melhor traçado para implantação de uma nova via coletora, aproveitando inicialmente a Rua Egídia Muniz Zacarias e posteriormente com diretriz ao sul até atingir a CE-138.

Ciclovía

Avenida de Contorno Leste (1),(6)

Rua Paulino Maçaranduba / CE-138 (2),(9)

Ciclofaixa

Rua Bartolomeu Aquino dos Santos (36),(10)

Avenida Francisco Galvão (11)

Rua Manoel Castro G. de Andrade (8)

Rua Cipriano Maia(35)