



PROJETO DE LEI Nº 008/2024/PMTS DO DIA 16 DE OUTUBRO DE 2024

DISPÕE SOBRE O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANADO-PMMU DO MUNICÍPIO DE TERRA SANTA/PA, ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA E, DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito Municipal de Terra Santa/PA, o Sr. **ODAIR JOSÉ FARIAS ALBUQUERQUE**, no uso de suas atribuições legais, faz saber a Câmara Municipal de Terra Santa/PA, aprova e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do município de Terra Santa, Estado do Pará, que visa hierarquizar, dimensionar e disciplinar as vias, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana-PMMU e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

CAPÍTULO I - DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2º A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

- I. Estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;
- II. Classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;
- III. Definir as Seções Viárias por classe, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do presente documento, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;



- IV. Preservar a integridade das zonas residenciais, através da disciplina do tráfego de passagem de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;
- V. Garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral; e
- VI. Privilegiar o uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé

CAPÍTULO II - DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Objetivando a compreensão dos elementos que compõem a via e suas dimensões, devem-se considerar as seguintes definições:

- I. Alinhamento Predial: a linha divisória entre o lote e o espaço público;
- II. Espaço público: área de propriedade pública e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;
- III. Arruamento: conjunto de espaços públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- IV. Caixa da Via: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- V. Calçada: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;
- VI. Pista de rolamento: parte da via destinada a alocação de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;
- VII. Canteiro central: espaço existente entre duas pistas principais, em geral de sentidos opostos, de uma mesma via;
- VIII. Calçadão: vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, contendo mobiliário urbano e paisagismo;
- IX. Ciclovias: vias segregadas fisicamente do tráfego motorizado geral, e destinadas exclusivamente ao tráfego de bicicletas;
- X. Mobilidade: facilidade de deslocamento, de movimento, considerando os meios de locomoção.
- XI. Acessibilidade: Possibilidade e viabilização de alcance, incluindo a percepção e o entendimento para utilização com segurança e autonomia dos espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos.



CAPÍTULO III - DA HIERARQUIZAÇÃO E FUNÇÃO DAS VIAS

Art. 4º O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5º Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

- a) Via Arterial;
- b) Via Coletora; e
- c) Via Local.

Art. 6º Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

- I. estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- II. adequar as áreas de calçadas e de ruas preferenciais de pedestres na área central;
- III. propor a estruturação de um sistema de ciclovias;
- IV. readequar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada;
- V. estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.
- VI. efetuar manutenção e prevenção dos ramais e vicinais;

Art. 7º A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

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



regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros.

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

Parágrafo único. A extensão das vias sem saída será de no máximo 100 (cem) metros. E o espaço de retorno dessas vias deverá ter diâmetro mínimo de 20 (vinte) metros.

CAPÍTULO IV - DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 8º A classificação normativa de vias segundo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana-PMMU de Terra Santa, serão definidos por intermédio de Decreto Municipal e deverão estar em conformidade com o seguinte:

- I. Todas as vias existentes deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor Municipal
- II. Quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto no parágrafo anterior;

CAPÍTULO V - DAS VIAS DE PEDESTRES

Art. 9º Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, conforme modelo a ser estabelecido, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele, devendo atender às necessidades de pessoas portadoras de alguma deficiência;

Art. 10º As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira relacionada;
Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme legislação específica que trata das vias para circulação de pedestres



Art. 11º São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

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

Parágrafo único. Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem, apto para circulação com segurança.

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

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

CAPÍTULO VI - DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 13º O Sistema Ciclovário deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

Art. 14º Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 15º A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

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

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



Art. 16º Fica a critério da gestão municipal, designar o órgão e técnicos competentes para elaborar estudo e detalhamento da construção do Sistema Ciclovitário.

Art. 17º A proposição de um Sistema Ciclovitário para Terra Santa integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

CAPÍTULO VII - DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 18º As diretrizes para expansão do sistema viário, deverão obedecer a presente Lei, e, com estudo prévio para sua criação;

§ 1º As calçadas das novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros a serem definidos, e sua implantação deverá estar vinculada a um projeto paisagístico.

§ 2º Na abertura de novas vias locais deverá ser evitada a fluência do traçado do entorno, para evitar sua continuidade e preservar assim a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 3º As vias Arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos.

§ 4º A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e permitir a passagem e o escoamento da água, de modo a não interceptá-la, ou seja, mantendo o seu curso natural.

§ 5º Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundos de vale.

§ 6º As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

CAPÍTULO VIII - DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 19º A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

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



§ 2º deverá ainda haver sinalização nas comunidades pertencentes ao município bem como lombadas e faixas de pedestre em frente as Escolas, Postos de Saúde e demais locais com intenso fluxo de pessoas.

Art. 20º Dever-se-á adotar:

- I. sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos entre vias locais;
- II. sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, as saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;
- III. sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 21º Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

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

CAPÍTULO IX - DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 22º As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Art. 23º Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN N° 303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 24º Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada a prévia análise e aprovação pela Secretaria responsável pelas obras e transporte do município.



CAPÍTULO X - DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 25º Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

- I. Escolas, faculdades e universidades;
- II. Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III. Indústrias de médio e grande porte;
- IV. Terminais/Hidroviárias de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V. centros de compras, comercio em geral;
- VI. Mercados de médio e grande porte;
- VII. Igrejas;
- VIII. Edificações de Serviços Públicos;
- IX. Estádios e ginásios esportivos;
- X. Terminais ou pontos de cargas e descarga.

Art. 26º Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo único. O cálculo de vagas, de acordo com o tipo de polo gerador de tráfego, deverá constar do Código de Obras do Município de Terra Santa.

CAPÍTULO XI - DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

Art. 27º Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na cidade estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 28º Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando a hierarquia viária, onde não houver sinalização regulamentadora, serão os seguintes:

- b) Via Arterial: 60 Km/h
- c) Via Coletora: 40 Km/h
- d) Via Local: 30 Km/h

Art. 29º Devem realizar-se estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.



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

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

Art. 30º Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada

Art. 31º Quando não for possível realizar os estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade segundo o que se segue:

- a) Trecho de Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h.
- b) Trecho de Via Coletora com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h.
- c) Trecho de Via Arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- d) Trecho de Via Coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- e) Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de veículos: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

Art. 32º Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

CAPÍTULO XII DO TRANSPORTE PÚBLICO

SEÇÃO I - DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS



Art. 33º Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Terra Santa.

Art. 34º Deverão ser criadas linhas de transporte coletivo que atenda a área rural, que façam o trajeto entre a sede do município e as comunidades, devendo haver estudo prévio acerca da viabilidade e valores a serem cobrados;

Art. 35º As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Parágrafo único. Deverão ser duplicadas as vias onde haja necessidade, com criação de acostamentos ampliados e obedecendo as leis ambientes pertinentes;

Art. 36º A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

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

Art. 37º A administração pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade reduzida e idosos, dotando a frota, equipamentos e de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Art. 38º A administração pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.

Parágrafo único. Caberá à Secretaria Municipal de Infraestrutura em conjunto com o Departamento de Transito, após estudos técnicos, definir um projeto específico de implantação do transporte coletivo municipal a médio prazo.

SEÇÃO II - DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR TÁXI E MOTOTÁXI



Art. 39º A administração pública deverá aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização da frota; elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços; adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança; e definir padrões de pontos de táxi e mototáxi, e/ou adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos.

I-Cadastrar, Recadastrar e fiscalizar todos os serviços de Moto-taxistas

II-Cumprir e fazer cumprir conforme legislação vigente todos os requisitos de regularização e prestação de serviço.

III- Combater o transporte irregular de Moto-taxi.

SEÇÃO III - DO TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 40º A administração pública deverá licitar a operação dos serviços de transporte escolar; adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para o controle operacional; e aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

§ 1º. Elaborar zoneamento da demanda de origem e destino dos estudantes e organização de rotas de forma a evitar sobreposição e otimizar o serviço.

§ 2º. Serão criados estacionamentos e paradas de ônibus nas imediações das escolas, facilitando o acesso pelos usuários, respeitando a limitação de pessoas com alguma necessidade especial;

§ 3º Promover a formação da Comissão Municipal de Transporte Escolar e atribuição à essa de estudo e organização da demanda e organização de rotas;

SEÇÃO IV - TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Art. 41º A administração pública deverá promover relações com as categorias e usuários e atuar na orientação de segurança repassada pelo órgão competente Marinha do Brasil através do departamento da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.

Art. 42º O Município deverá seguir os padrões de acessibilidades nos portos de embarque e desembarque e promover campanhas de educação ambiental e de segurança

Art. 43º Deverá promover medidas para evitar aglomeração no embarque e desembarque de passageiros no Terminal Hidroviário, bem como a instalação de sinalização adequada.



Parágrafo único. O Município deverá promover juntos com os órgãos responsáveis pela regulação desses serviços (ANTAQ, Capitania dos portos, CPH) fiscalização periódica nas embarcações, afim de atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários, no que tange ao conforto, higiene e segurança.

CAPÍTULO XIII - DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 44º A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

- I – elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- II – definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos.
- III – estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da Cidade;
- IV – promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana

CAPÍTULO XIV - DOS MODOS MOTORIZADOS INDIVIDUAIS

Art. 45º O Município deverá criar programas que:

- I - incentivem o uso de transporte coletivo e modos não motorizados;
- II – estabeleçam subsídio ao transporte público;
- III – priorizem o sistema viário para pedestres e ciclistas.

CAPÍTULO XVI - DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE

Art. 46º O Município deverá promover o uso adequado dos espaços urbanos por todas as categorias de usuários através das seguintes ações:

- I - aproveitar a característica cultural da população de atender apelos de civilidade, com campanhas educativas, para promover um melhor convívio nas vias públicas de todos os seus usuários, e suas particularidades;
- II - adotar discurso sobre o uso participativo e comunitário dos espaços de domínio público, como meio de racionalizar os deslocamentos de todos e reduzir os níveis de estresse urbano, através da viabilização de: campanhas educativas comportamentais e



MUNICÍPIO DE TERRA SANTA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
COMITÊ DIRETOR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



institucionais em meios de comunicação, e trabalhos e ações educativas desenvolvidas diretamente com os cidadãos.

Parágrafo Único. As campanhas de educação para mobilidade urbana deverão ser divulgadas por meio de cartazes, banners, folders, panfletos, palestras nas escolas, anúncios colocados no interior dos veículos de transporte coletivos e nos abrigos e pontos de ônibus.

Art. 47º O Município deverá criar Campanhas educativas comportamentais e institucionais afim de reduzir o número e grau de severidades dos acidentes de trânsito de maior recorrência.

Art. 48º O Município deverá desenvolver projetos educativos específicos, abordando os seguintes temas:

- I - Motociclistas;
- II - Excesso de velocidade;
- III - Pedestres;
- IV – Ciclistas;
- V – Pessoas portadoras de necessidades especiais;
- VI – Motoristas;
- VII – Comportamentos seguros no trânsito.

Art. 49º O Município deverá promover a bicicleta como meio de transporte, lazer e de melhoria das condições de saúde da população, vinculado aos projetos da Prefeitura de melhorias da rede cicloviária.

Art. 50º O Município deverá promover as caminhadas como opção de modal, dinamizando o uso das vias públicas e melhorando as condições de saúde da população, através de campanhas educativas específicas para pedestres, e vinculá-los com programas da Prefeitura de melhorias de infraestrutura para os pedestres (Acessibilidade).

Art. 51º O Município deverá realizar anualmente, no período de 18 à 25 de setembro, a Semana Nacional de Trânsito.

Art. 52º O Município deverá criar projeto de Educação para o Trânsito visando o público em geral e especialmente o infantil.



Paragrafo único: o Projeto de Educação para o Trânsito deverá incluir a construção de área de atividades educativas usando de todos os equipamentos de trânsito orientando como procederem.

SEÇÃO I - DA REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Art. 53º O Município deverá reduzir o número de acidentes de Trânsito através das seguintes ações:

- I - Reduzir o número absoluto de acidentes, óbitos e grau de severidades no trânsito;
- II - Adotar medidas científicas para atenuar estatísticas de acidentes de trânsito, e desenvolver programas e projetos específicos abordando os assuntos mais contundentes;
- III - Desenvolver programas e projetos que visem corrigir problemas identificados no sistema viário, e prevenir a ocorrência de novos acidentes.

Art. 54º O Município deverá criar um banco de dados de acidentalidade viária integrado com os órgãos competentes contendo:

- I - identificação e classificação dos acidentes de trânsito;
- II – identificação dos pontos de conflitos de trânsito e dos locais com maiores números de acidentes e vítimas do trânsito.

CAPÍTULO XV - DA FISCALIZAÇÃO

Art. 55º O Município deverá efetivar a fiscalização de Trânsito Municipal através das seguintes ações:

- I – Consolidar o Departamento Municipal de Trânsito;
- II- Criar pátio de recolhimento de veículos e guincho, podendo terceirizar os serviços;
- II - Implantar sistema de processamento de infrações;
- III - Instalar a JARI Municipal.

Art. 56º O Município deverá garantir a atuação da Autoridade Municipal de Trânsito, através de um contingente de Agentes de Fiscalização de Trânsito que atenda às demandas de fiscalização, operação e educação de trânsito.

Paragrafo único: para cumprir a boa atuação deverá planejar a criação dos quadros de Agentes de Fiscalização de Trânsito.



Art. 57º O Município deverá treinar e qualificar dos Agentes de Trânsito através das seguintes ações:

I - Desenvolver programas de treinamento e qualificação dos Agentes de Fiscalização de Trânsito.

II - Aplicar programas contínuos de treinamento e qualificação, especializando os profissionais de fiscalização municipal de trânsito, e buscando a excelência na atuação e cumprimento de suas funções.

III - Normatizar os procedimentos dos Agentes de Fiscalização de Trânsito, em ações de fiscalização e operação de trânsito.

IV - Disponibilizar e aplicar métodos, regras e procedimentos para os Agentes de Fiscalização de Trânsito.

CAPÍTULO XVI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 58º São partes integrantes desta Lei os anexos:

- a) Anexo I - Mapa de Categorização Viária da sede do Município;
- b) Anexo II – Mapa do fluxo Viário da sede Municipal;
- c) Anexo III – Mapa de incidência de acidentes da sede Municipal;
- d) Anexo IV – Mapa de Hierarquia Viária da sede Municipal;
- e) Anexo V – Mapa de Caracterização do Pavimento da sede Municipal;

Art. 59º Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 60º Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO DE TERRA SANTA/PA, em 16 de outubro de 2024.

ODAIR JOSÉ FARIAS ALBUQUERQUE
PREFEITO MUNICIPAL