

## **LEI MUNICIPAL Nº 953, DE 29 DE JUNHO DE 2015.**

**EMENTA: INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE NOVA RUSSAS/CE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**O PREFEITO MUNICIPAL DE NOVA RUSSAS/CE, Sr. Gonçalo Souto Diogo,** faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º.** Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do município de Nova Russas/CE e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Parágrafo único.** O presente Plano de Mobilidade Urbana tem por finalidade orientar as ações do Município de Nova Russas/CE, no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

### **SEÇÃO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

**Art. 3º.** Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**I – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

**II – BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

**III – CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

**IV– CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

**V – CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

**VI – CICLO-ELÉTRICO:** todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw, dotado ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

**VII – CICLORROTA:** via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

**VIII – CICLOMOTOR:** veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm<sup>3</sup> (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

**IX – ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO:** estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

**X - LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

**XI – MALHA VIÁRIA:** o conjunto de vias urbanas do Município;

**XII – MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

**XIII – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que utilizam veículos automotores;

**XIV – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

**XV – PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, 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;

**XVI - PASSEIO PÚBLICO:** espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

**XVII – PISTA DE ROLAMENTO:** é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

**XVIII – PISTA EXCLUSIVA:** faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

**XIX – POLÍTICA TARIFÁRIA:** política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

**XX – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO:** serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

**XXI – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

**XXII – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

**XXIII – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

**XXIV – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

**XXV – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**XXVI – VAGA:** espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

**XXVII – VIA:** superfície por onde transitam veículos e pessoas;

**XXVIII - VIA COMPARTILHADA:** via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;

**XXIX – VIAS LOCAIS:** demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;

**XXX – VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES:** via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;

**XXXI – VIAS SECUNDÁRIAS:** vias que servem de ligação entre as vias estruturadoras;

**XXXII- TRILHAS:** caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

**CAPÍTULO II**  
**DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**  
**SEÇÃO I**  
**DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS**

**Art. 4º.** O presente Plano de Mobilidade obedece aos seguintes princípios:

- I – reconhecimento do espaço público como bem comum, de titularidade do Município;
- II – universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
- III – acessibilidade à pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida;
- IV – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V – gestão democrática, planejamento e avaliação;
- VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;
- VII – equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros;
- VIII – segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;
- X - consolidação da vocação turística do Município;
- XI - articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

**Art. 5º.** O presente Plano de Mobilidade orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I – priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo, se existente, sobre o transporte individual motorizado;

II – criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III – integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;

IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V – desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano;

VI – planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

VII – estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

VIII – fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

IX – busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade de que trata esta lei;

X – capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do Plano de Mobilidade Urbana;

XI – promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade Urbana;

**Art. 6º.** O presente Plano de Mobilidade possui como objetivos gerais:

I – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de transporte não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II – contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III – proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V – consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

**CAPÍTULO III**  
**DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE NOVA RUSSAS/CE**  
**SEÇÃO I**  
**DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 7º.** O presente Plano de Mobilidade Urbana contempla:

I – os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – as metas de curto, médio e longo prazo;

III – os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;

IV – ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

V - as recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de paraciclos e bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação e qualificação de travessias, calçadas e servidões, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de acalmamento de tráfego, desbloqueio das servidões, tratamento paisagístico com prioridade da arborização, instalação de equipamentos públicos, dentre outras;

VI – os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e de suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema complementar de transporte coletivo;

VII - o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização previsto na legislação municipal vigente:

VIII - a garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

IX - a garantia da equidade social, por meio de política tarifária, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere ao módulo de transporte coletivo;

X - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XI - a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XII - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transportes urbanos;

XIII - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

## **SEÇÃO II DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

**Art. 8º.** O presente Plano de Mobilidade Urbana contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o transporte coletivo mais atrativo, promovendo a redução do uso do transporte individual motorizado;

II - promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V – tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, a fim de estimular o turismo, sua vocação econômica;

VI – tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

VII – consolidar uma malha viária estrutural.

**Art. 9º.** Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 8º, desta Lei, o Plano de Mobilidade estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância deverá ser monitorada.

**Art. 10.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I – a criação de rede de calçadas para estimular o deslocamento intra e interbairros adequado à circulação de pedestres;

II – a criação de rede de vias específicas para o tráfego de bicicletas, que possibilite a circulação intra e interbairros, a partir da elaboração de um Plano Diretor Ciclovitário;

III – a promoção da melhoria das condições de circulação e acesso dos transportes públicos para os portadores de necessidades especiais;

IV – a sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos;

**Art. 11.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará:

I - o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade.

**Art. 12.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

I - a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito.

**Art. 13.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I - a difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;

II- a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - a atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - o estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

**Art. 14.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:

I – regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II – adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;

III – aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

IV- o estudo de viabilidade para a regulação dos serviços de transporte marítimo tornando-os economicamente viáveis, garantindo o deslocamento de pessoas e bens, considerando a sazonalidade da demanda.

**Art. 15.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a inclusão social, o Poder Executivo priorizará:

I - a adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

**Art. 16.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I – a requalificação do eixo viário estrutural de acesso ao centro e sua integração a Vias Alternativas, de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos;

II – elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados a um plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos.

### **SEÇÃO III DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO**

**Art. 17.** Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

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

II - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

III – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados;

IV – implantação de estacionamentos dissuasórios;

V – controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI – monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias, em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VII – implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VIII – implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 18.** O Sistema de Mobilidade Urbana de Nova Russas/CE leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade e considera a sazonalidade da demanda devido às características de funcionamento das atividades turísticas.

§ 1º São os meios de transporte urbanos:

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

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

- a) de passageiros; e
- b) de cargas;

II – quanto à característica do serviço:

- a) coletivo; e
- b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:

- a) público; e
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - terminais rodoviários;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações;

VII – instrumentos de controle e fiscalização.

## **SEÇÃO I DA INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTES URBANOS**

**Art. 19.** São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I – consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

## **SEÇÃO II DO TRANSPORTE DE CARGAS**

**Art. 20.** São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I – restrição de acesso de veículos de grande porte na área central do Município;

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

## **SEÇÃO III DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**

**Art. 21.** Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação

única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

#### **SEÇÃO IV DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**Art. 22.** Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

**Art. 23.** O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Diretor Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

**Art. 24.** Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente os equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

**Parágrafo único.** Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

**Art. 25.** O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

**Art. 26.** Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

**Art. 27.** É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores

do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

**Art. 28.** São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

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 – calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis;

III – faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV – iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos e faixas de pedestres;

V – equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

**Parágrafo único.** É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

**Art. 29.** São deveres dos pedestres:

I – andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II – atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III – quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV – ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

V – não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VI – obedecer à sinalização de trânsito.

**CAPÍTULO V**  
**MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS**  
**DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**SEÇÃO I**  
**DO MONITORAMENTO E DA AVALIAÇÃO DO PLANO**  
**DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 30.** Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do Plano, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

**SEÇÃO II**  
**DA REVISÃO DO PLANO MOBILIDADE URBANA**

**Art. 31.** O presente Plano de Mobilidade Urbana, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 (dez) anos, contados da data de sua publicação.

**Art. 32.** As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

**Art. 33.** As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Nova Russas/CE serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

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

**CAPÍTULO VI**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 34.** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogando as disposições em contrário.

**PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA  
RUSSAS, Estado do Ceará, aos 29 de junho de 2015.**

**GONÇALO SOUTO DIOGO**  
**PREFEITO MUNICIPAL**