

Minuta de Projeto de Lei Complementar - Plano de Mobilidade Urbana

Sumário

TÍTULO I - PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS	3
CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	3
CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS	3
CAPÍTULO III - DAS DIRETRIZES TEMÁTICAS E ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS	4
Seção I - Disposições gerais	4
Seção II - Das diretrizes gerais	5
TÍTULO II - DA GESTÃO DA MOBILIDADE	6
TÍTULO III - DO SISTEMA DE MOBILIDADE	7
CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS DOS MODOS DE TRANSPORTE	7
CAPÍTULO II - DA MOBILIDADE ATIVA	8
Seção I - Disposições gerais	8
Seção II - Dos pedestres e dos ciclistas	9
CAPÍTULO III - DA INFRAESTRUTURA MECÂNICA DE APOIO À MOBILIDADE ATIVA	10
CAPÍTULO IV - DO TRANSPORTE MOTORIZADO	11
Seção I - Do transporte público coletivo	12
Subseção I - Dos eixos estruturantes do transporte público coletivo	14
Subseção II - Da integração do transporte público coletivo	15
Subseção III - Da infraestrutura de paradas e acesso à informação	16
Subseção IV - Da qualidade do serviço	16
Subseção V - Da política tarifária e modelo de financiamento	16
Seção II - Do transporte público coletivo complementar	17
Seção III - Do transporte público escolar	17
Seção IV - Do transporte privado coletivo	18
Seção V - Do transporte individual remunerado de passageiros	19
Seção VI - Do transporte privado de cargas e logística urbana	19
TÍTULO IV - DO SISTEMA VIÁRIO	21
CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS	21
CAPÍTULO II - DA HIERARQUIA E CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA	23
CAPÍTULO III - DAS ESPECIFICIDADES TÉCNICAS E PARÂMETROS	25
Seção I - Das calçadas	25
Seção II - Das características geométricas das vias	27
Subseção I - Vias de pedestre, ciclovias e ciclofaixas	27
Subseção II - Das vias mistas	28
Subseção III - Das vias de circulação veicular	29
Seção III - Dos passa-rodas	30

CAPÍTULO IV - DO PLANO DE INTERVENÇÃO VIÁRIA	30
CAPÍTULO V - DO SISTEMA RODOVIÁRIO	31
CAPÍTULO VI - DA OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	32
Seção I - Disposições gerais	32
Seção II - Da circulação viária	32
Seção III - Da segurança viária	34
Seção IV - Dos estacionamentos	35
Seção V - Dos polos geradores de viagem	36
CAPÍTULO VII - DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE CIRCULAÇÃO (RIC)	37
TÍTULO V - DO SISTEMA FERROVIÁRIO	39
TÍTULO VI - DA RESILIÊNCIA DA MOBILIDADE MUNICIPAL	39
TÍTULO VII - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	40



TÍTULO I - PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Esta Lei Complementar dispõe sobre o Plano de Mobilidade do Município de Ouro Preto, doravante denominado "PlanMob/OP", estruturado a partir do Plano Diretor, e em consonância com:

- I - as normas de parcelamento, ocupação e uso do solo urbano; e
- II - as normas de acessibilidade estabelecidas pela Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015, e pelo Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

Art. 2º. O PlanMob/OP constitui a revisão geral da Lei Complementar nº 177, de 22 de maio de 2018, e suas alterações, estruturado a partir da atualização de seus diagnósticos, das leituras técnicas e comunitárias e dos cadernos de proposições.

Parágrafo único. As modificações promovidas por esta Lei Complementar passam a regular integralmente a política de mobilidade do Município de Ouro Preto, sucedendo a disciplina normativa anterior.

CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS

Art. 3º. São princípios do PlanMob/OP, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

- I - reconhecimento do espaço público como bem comum garantindo o direito de se deslocar e de usufruir a cidade;
- II - priorização dos pedestres e dos modos ativos sobre os motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - garantia do acesso universal ao sistema municipal de mobilidade, de modo a contribuir para a redução das desigualdades e promover a inclusão social, equidade territorial, autonomia e segurança nos deslocamentos;
- IV - universalização do acesso à mobilidade urbana, nas dimensões física e tarifária, de modo a assegurar a autonomia de deslocamento a todas as pessoas, especialmente àquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- V - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade;
- VI - consolidação da gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento e planejamento da política de mobilidade urbana;
- VII - garantia do acesso da população aos serviços básicos e equipamentos sociais;



- VIII - garantia da segurança nos deslocamentos, com vistas à proteção da vida e à promoção da saúde;
- IX - adoção de medidas de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado;
- X - desenvolvimento sustentável do município, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- XI - compatibilização entre as necessidades de deslocamento e a preservação do patrimônio cultural e natural do Município;
- XII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- XIII - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, na operação da circulação e no uso do espaço viário;
- XIV - gestão democrática e controle social do planejamento, da implementação e da avaliação da política de mobilidade urbana; e
- XV - melhoria contínua das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

CAPÍTULO III - DAS DIRETRIZES TEMÁTICAS E ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS

Seção I - Disposições gerais

- Art. 4º. As diretrizes temáticas e as estratégias operacionais previstas nesta Lei Complementar formam o núcleo estruturante e estratégico do PlanMob/OP.
- Art. 5º. As diretrizes temáticas traduzem os princípios em orientações concretas para cada temática transversal da política de mobilidade.
- Art. 6º. As estratégias operacionais constituem o conjunto estruturado de ações, programas e intervenções que materializam, no plano da gestão pública e da execução territorial, os objetivos e diretrizes estabelecidos, conferindo operacionalidade às políticas de mobilidade do Município.
- § 1º. Para o atendimento das estratégias operacionais do PlanMob, serão estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho.
- § 2º. Os prazos das estratégias operacionais previstas no PlanMob devem ser os seguintes, contados da data da entrada em vigor desta lei:
- II - curto prazo: as ações a serem executadas em até 2 (dois) anos;
 - III - médio prazo: as ações a serem executadas em até 5 (cinco) anos; e
 - IV - longo prazo: as ações a serem executadas em até 10 (dez) anos;



Art. 7º. As metas, prazos de execução e indicadores de desempenho de cada estratégia operacional específica por temáticas que compõem a política municipal de mobilidade estão detalhadas no Anexo V desta lei.

Seção II - Das diretrizes gerais

Art. 8º. As diretrizes deste Título têm caráter transversal, aplicando-se a todos os capítulos e temas do PlanMob/OP, sem prejuízo das diretrizes temáticas estabelecidas nos respectivos Capítulos temáticos.

Art. 9º. São diretrizes gerais do PlanMob/OP:

- I - garantia da acessibilidade universal nas infraestruturas, equipamentos e serviços de mobilidade urbana, assegurando condições adequadas de circulação e autonomia às pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos;
- II - priorização dos pedestres e dos modos de transporte ativos sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, sobretudo em centralidades urbanas, equipamentos públicos e pólos geradores de viagem;
- III - promoção da segurança nos deslocamentos como valor inegociável, com adoção da abordagem do Sistema Seguro e Visão Zero, mediante medidas de moderação de tráfego, qualificação do desenho viário, fiscalização, educação e engajamento comunitário;
- IV - priorização do investimento público na melhoria e expansão do transporte público coletivo e da integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte;
- V - articulação territorial e integração entre o Distrito Sede, distritos e localidades, por meio do aprimoramento da infraestrutura viária e da rede de mobilidade, visando fortalecer e impulsionar a diversificação econômica local e regional;
- VI - qualificação dos espaços públicos de circulação, integrando mobilidade à paisagem urbana e à preservação do patrimônio cultural do Município;
- VII - integração da política de mobilidade urbana à política de desenvolvimento urbano e às políticas setoriais de habitação, saneamento básico e gestão do uso e ocupação do solo no Município;
- VIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos, com integração de critérios de adaptação e mitigação às mudanças climáticas, em articulação com o Plano de Ação Climática do Município e com a Política Nacional sobre Mudança do Clima, estimulando o uso de energias renováveis e a redução de emissões;



- IX - garantia da resiliência da malha viária e da continuidade da mobilidade em situações de crise, mediante a integração do planejamento de transporte à gestão de riscos e desastres;
- X - gestão dos fluxos turísticos de forma integrada à mobilidade, promovendo a distribuição dos visitantes no território e reduzindo a pressão sobre áreas sensíveis, especialmente o núcleo histórico tombado;
- XI - melhoria contínua da qualidade dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, mediante monitoramento permanente e mecanismos de controle social;
- XII - busca por alternativas de financiamento e captação de recursos para a implementação das ações deste Plano;
- XIII - fomento a pesquisas voltadas à sustentabilidade ambiental, à segurança no trânsito e à acessibilidade nos modos de transporte; e
- XIV - promoção de pesquisas e ações educativas voltadas à sustentabilidade ambiental, à segurança no trânsito e à acessibilidade a fim de conscientizar a população sobre a importância do PlanMob/OP.

TÍTULO II - DA GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 10. São diretrizes da gestão da mobilidade:

- I - fortalecimento da capacidade institucional do Município para o planejamento, gestão e fiscalização da mobilidade, mediante estrutura administrativa especializada e multidisciplinar, capacitação técnica continuada e incorporação de recursos tecnológicos;
- II - estruturação do planejamento da mobilidade urbana com base em dados de deslocamento da população e do monitoramento contínuo da demanda por viagens;
- III - garantia de transparência ativa e de acesso público a dados e informações sobre a mobilidade, como instrumento de controle social e aprimoramento da gestão pública;
- IV - articulação técnico-institucional permanente com os municípios limítrofes e com as instâncias regional, estadual e federal, visando à integração física, operacional e tarifária das redes de transporte público e de escoamento logístico;
- V - gestão integrada da mobilidade em consonância com as políticas municipais de ordenamento do uso e ocupação do solo, habitação, turismo, meio ambiente, segurança pública, defesa civil e organização de eventos;



- VI - fortalecimento da fiscalização viária, com foco na segurança dos usuários, no cumprimento das normas de circulação e no ordenamento do espaço público; e
- VII - garantia da participação da sociedade no planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana articulado aos Fóruns Distritais.

Art. 11. São estratégias operacionais da gestão da mobilidade, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - instituir estrutura organizacional do Município por meio da criação de órgão ou secretaria dedicada exclusivamente à gestão da mobilidade urbana, dotada de corpo técnico especializado e multidisciplinar;
- II - reestruturar o Conselho Municipal de Transportes e Trânsito, alterando-o para Conselho Municipal de Mobilidade;
- III - elaborar o Plano de Gestão de Mobilidade para Eventos;
- IV - realizar pesquisas Origem-Destino periodicamente;
- V - regulamentar, implantar e manter atualizado o Sistema Municipal de Informações da Mobilidade, integrando dados operacionais, estatísticas de sinistros de trânsito, pesquisas realizadas, indicadores de desempenho do setor e dados financeiros;
- VI - monitorar e avaliar periodicamente a implementação do Plano de Mobilidade Urbana, mediante a aplicação de indicadores de desempenho; e
- VII - implantar ouvidoria voltada às demandas de mobilidade urbana.

TÍTULO III - DO SISTEMA DE MOBILIDADE

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS DOS MODOS DE TRANSPORTE

Art. 12. Os modos de deslocamento que estruturam o PlanMob/OP compreendem:

- I - mobilidade ativa: a forma de deslocamento propulsiona exclusivamente pela força humana, abrangendo os modos a pé e cicloviário, bem como o uso de outros equipamentos mecânicos não motorizados;
- II - Infraestrutura mecânica de apoio à mobilidade ativa: conjunto de equipamentos eletromecânicos públicos que superam barreiras topográficas ou de grandes distâncias para viabilizar, proteger e incentivar o deslocamento a pé ou por modos não motorizados; e
- III - modos motorizados: os que utilizam veículos automotores para o transporte individual ou coletivo, de passageiros ou de cargas, incluindo automóveis, motocicletas, ônibus, veículos de transporte por aplicativo, táxis, transportes fretados e caminhões.

CAPÍTULO II - DA MOBILIDADE ATIVA

Seção I - Disposições gerais

Art. 13. São sujeitos da mobilidade ativa:

- I - pedestres: as pessoas que se deslocam a pé, incluindo aquelas em cadeiras de rodas, ou conduzindo bicicletas e similares no modo manual; e
- II - ciclistas: as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, lazer ou trabalho.

Art. 14. São diretrizes gerais da mobilidade ativa:

- I - reconhecimento dos modos ativos como elementos fundamentais de integração entre os diferentes modos de transporte, qualificando os percursos entre origens, destinos e pontos de conexão intermodal;
- II - implantação de rotas acessíveis prioritárias interligando equipamentos públicos de saúde, educação, assistência social, terminais de transporte coletivo e centralidades comerciais;
- III - qualificação das condições de conforto e segurança nos deslocamentos ativos, mediante a implantação e manutenção de iluminação dedicada, arborização urbana, sinalização tátil, vertical e horizontal, piso adequado e mobiliário de apoio ao longo das calçadas, ciclovias e demais percursos de mobilidade ativa;
- IV - ampliação e estruturação da rede de infraestruturas destinadas à mobilidade ativa, assegurando a continuidade, a conectividade e a legibilidade dos percursos a pé e por bicicleta no território municipal;
- V - requalificação e manutenção de escadarias, vielas e vias exclusivas de pedestres, com implantação de corrimãos, iluminação dedicada e pisos adequados, priorizando os percursos de maior fluxo e maior déficit de acessibilidade;
- VI - tratamento urbanístico e geométrico de travessias, interseções e pontos de conflito entre os modos ativos e o fluxo motorizado, mediante dispositivos de moderação de tráfego, regulamentação de velocidade máxima e controle semafórico com ciclos programados para a velocidade de marcha do pedestre;
- VII - ampliação da participação dos modos ativos na matriz de transportes do Município, promovendo a caminhabilidade e a ciclabilidade como indicadores de qualidade urbana, por meio do desenvolvimento de soluções de mobilidade ativa seguras, inclusivas e acessíveis, com especial atenção às necessidades da mulher, da primeira infância e da terceira idade;
- VIII - fomento ao uso da bicicleta como modo de transporte turístico e esportivo, com integração das rotas ciclísticas à rede de mobilidade; e

- IX - implantação prioritária da rede cicloviária em áreas com condições topográficas favoráveis e em binários, assegurando sua conexão com terminais de integração, equipamentos públicos, áreas comerciais, atrativos turísticos e bolsões de estacionamento, bem como promover a instalação de infraestrutura de apoio ao ciclista, como paraciclos e bicicletários.

Art. 15. A política de mobilidade ativa priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - elaborar o Plano Municipal da Rede de Mobilidade Ativa;
- II - implantar ciclovias e ciclofaixas, prioritariamente nas localidades indicadas;
- III - implantar Zonas de Tráfego Calmo (Zonas 20 e Zonas 30) no entorno de escolas, unidades básicas de saúde, equipamentos e áreas de grande fluxo de pedestres, prioritariamente nas localidades indicadas;
- IV - implantar estruturas de travessia de pedestres, prioritariamente nas localidades indicadas;
- V - implantar Rotas Acessíveis, prioritariamente nas localidades indicadas;
- VI - requalificar as vias de pedestre, escadarias e vielas, prioritariamente nas localidades indicadas;
- VII - promover campanhas educativas anuais de valorização da mobilidade ativa e respeito ao pedestre e ao ciclista;
- VIII - implantar paraciclos e bicicletários em terminais, equipamentos públicos, centralidades e bolsões de estacionamento; e
- IX - prospectar empresas especializadas para implantação de sistema de bicicletas convencionais e elétricas compartilhadas no Município.

Seção II - Dos pedestres e dos ciclistas

Art. 16. O deslocamento a pé constitui o modo mais básico e democrático de transporte, fundamental para garantir o acesso a serviços, equipamentos urbanos e ao transporte coletivo, assegurada a inclusão de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos por meio de calçadas adequadas, travessias seguras, rampas e sinalização apropriada.

Art. 17. O Sistema Cicloviário Municipal tem como objetivo promover condições adequadas de segurança, conforto e continuidade aos deslocamentos por bicicleta, estruturando uma rede complementar de mobilidade integrada aos demais modos de transporte e às especificidades topográficas e territoriais do Município.

Art. 18. A infraestrutura para pedestres compreende:

- I - calçadas: parte da via urbana, geralmente elevada e delimitada por meio-fio, destinada prioritariamente à circulação de pedestres, podendo abrigar



mobiliário urbano, sinalização, vegetação e demais elementos de infraestrutura compatíveis com a acessibilidade e a livre circulação;

- II - escadarias: estruturas compostas por degraus destinadas à circulação de pedestres e à transposição de desníveis no sistema de mobilidade;
- III - vias para pedestres: vias destinadas à circulação de pedestres, vedada ou restringida a circulação de veículos;
- IV - travessias: dispositivos destinados à transposição segura de vias por pedestres, podendo ocorrer em nível, por meio de faixas de travessia e outros dispositivos, ou em desnível, por meio de passarelas, passagens inferiores ou estruturas equivalentes; e
- V - galerias: passagens internas em prédios ou quarteirões que conectam duas ruas públicas, permitindo o trânsito de pedestres pelo interior de lojas ou edifícios.

Art. 19. A infraestrutura cicloviária compreende:

- I - ciclovias: infraestrutura dedicada ao trânsito de bicicletas com separação física através de canteiros, barreiras;
- II - ciclofaixas: infraestrutura dedicada ao trânsito de bicicletas com separação através de sinalização viária;
- III - ciclorrotas: são caminhos ou rotas identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica através de sinalização vertical (placas) e horizontal (pinturas / pictogramas);
- IV - paraciclos: mobiliários urbanos destinados ao estacionamento temporário (curta e média duração) de bicicletas;
- V - bicicletários: área pública ou privada, dotada de zeladoria presencial ou eletrônica, destinada exclusivamente ao estacionamento e guarda de bicicletas; e
- VI - dispositivos de sinalização viária e estruturas complementares de apoio à circulação de ciclistas.

CAPÍTULO III - DA INFRAESTRUTURA MECÂNICA DE APOIO À MOBILIDADE ATIVA

Art. 20. São consideradas infraestrutura mecânica de apoio à mobilidade ativa as escadas rolantes, elevadores, planos inclinados, teleféricos, bem como outros equipamentos e tecnologias destinados a facilitar o deslocamento de pedestres e a transposição de desníveis topográficos.



Parágrafo único. O Município poderá, mediante estudos de viabilidade técnica, implementar novos modais, equipamentos e soluções tecnológicas que atendam aos objetivos de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 21. É diretriz da infraestrutura mecânica de apoio à mobilidade ativa, a promoção de soluções de mobilidade adequadas às características topográficas do Município através de sistemas mecanizados de deslocamento.

Art. 22. A estratégia operacional da infraestrutura mecânica consistirá na implantação de sistemas mecanizados de mobilidade direcionados a áreas de topografia acentuada e com limitações de acesso, conforme o Anexo V, observada a seguinte ordem de prioridade:

- I - Piedade (Travessa Luzia Maria de Souza); e
- II - São Cristóvão (Entre as ruas Manganês e Professor Brito Machado).

Art. 23. O Poder Executivo promoverá a implantação de sistemas de acessibilidade mecanizada nas ligações entre os diferentes patamares topográficos do Distrito Sede, priorizando as conexões com maior volume de pedestres e maior déficit de acessibilidade.

§ 1º. Os projetos de acessibilidade mecanizada deverão ser desenvolvidos em conformidade com as diretrizes de preservação do patrimônio cultural, observadas as exigências dos órgãos competentes.

§ 2º. A implantação de sistemas de acessibilidade mecanizada em áreas inseridas no perímetro tombado dependerá da anuência prévia dos órgãos de preservação, conforme a respectiva competência:

- I - do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), nos perímetros de tombamento federal; e
- II - do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural (Compatri), nos perímetros de tombamento municipal.

CAPÍTULO IV - DO TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 24. Os modos de transporte motorizados são os seguintes:

- I - transporte público coletivo;
- II - transporte público coletivo complementar;
- III - transporte público escolar;
- IV - transporte privado coletivo;
- V - transporte individual remunerado de passageiros; e
- VI - transporte privado de cargas e logística urbana.

Seção I - Do transporte público coletivo

Art. 25. O transporte público coletivo é o serviço público essencial de transporte de passageiros, acessível a toda a população com itinerários, frequências e tarifas fixados e regulados pelo Poder Público Municipal.

Art. 26. São diretrizes do transporte público coletivo:

- I - qualificação progressiva da cobertura e capilaridade da rede de transporte coletivo, com especial atenção ao atendimento dos distritos e localidades;
- II - ampliação da frequência das linhas e otimização dos quadros de horários de forma contínua, com dimensionamento adequado aos picos de demanda e aos fluxos pendulares de trabalhadores e estudantes;
- III - priorização operacional do transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado na circulação viária, notadamente nos Eixos Estruturantes;
- IV - estruturação de linhas interdistritais perimetrais que viabilizem o deslocamento direto entre os distritos, mitigando a necessidade de transbordo obrigatório no Distrito Sede;
- V - universalização progressiva do acesso ao transporte público, mediante a ampliação de gratuidades ou subsídios tarifários, sustentados por fontes extra-tarifárias e fundos públicos;
- VI - reestruturação do modelo de remuneração e financiamento do transporte coletivo, visando desvincular a sustentabilidade fiscal do sistema da variação da demanda e da arrecadação tarifária, por meio da diversificação das fontes de custeio e da adoção de mecanismos permanentes de financiamento;
- VII - integração física, operacional e tarifária entre as linhas urbanas, distritais e o sistema intermunicipal;
- VIII - adequação da tipologia da frota, incluindo veículos de menor porte, buscando atendimento melhor dimensionado e distribuído no território;
- IX - garantia de acessibilidade contínua no sistema de transporte, assegurando ao usuário informação clara, pontos de parada adequados, embarque em nível e frota adaptada;
- X - adequação do mobiliário urbano e dos pontos de integração às especificidades locais, adotando soluções de desenho urbano compatíveis com as restrições de disponibilidade de espaço e número de usuários;
- XI - garantia do acesso universal à informação sobre o transporte público coletivo; e
- XII - estruturação do planejamento técnico e operacional do transporte público coletivo com base em dados georreferenciados, tecnologias de gestão e monitoramento contínuo do desempenho, visando a racionalização da rede, a



adequação da oferta à demanda e a melhoria progressiva da qualidade do serviço.

Art. 27. A política de transporte público coletivo priorizará as seguintes estratégias operacionais gerais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - implantar terminais rodoviários nos distritos de Amarantina, Antônio Pereira e Santa Rita de Ouro Preto;
- II - ampliar frequência do transporte público coletivo, prioritariamente nas linhas indicadas;
- III - realizar Pesquisa Sobe e Desce em todas as linhas do transporte público coletivo;
- IV - implantar medidas de prioridade operacional do transporte coletivo nos eixos estruturantes (prioridade semaforica, restrição de estacionamento e sinalização preferencial);
- V - elaborar estudos de viabilidade de oferta do transporte público coletivo, prioritariamente nas localidades indicadas;
- VI - implantar o Passe Livre Estudantil até que a gratuidade no transporte público coletivo seja estabelecida;
- VII - elaborar estudo de viabilidade para adoção do modelo de remuneração por quilômetro rodado e qualidade da oferta;
- VIII - implantar publicidade institucional e comercial na frota e nos pontos de parada;
- IX - realizar estudos para diversificação das fontes de financiamento do transporte coletivo, incluindo mecanismos associados ao Vale-Transporte e outras receitas extra-tarifárias;
- X - implantar integração tarifária temporal de 60 (sessenta) minutos nos pontos de integração instituídos neste Plano;
- XI - adequar os veículos do transporte público coletivo para transporte de bicicletas;
- XII - realizar estudos de viabilidade para a implementação de linhas interdistritais com veículos de menor porte (vans, micro-ônibus);
- XIII - adequar progressivamente os pontos de parada às normas de acessibilidade;
- XIV - implantar e manter mobiliário urbano nos pontos de parada;
- XV - implementar um sistema de comunicação com os usuários do transporte público;



- XVI - disponibilizar informações sobre itinerários, quadro de horários, sistema tarifário, integração entre modais e previsão de chegada em tempo real de forma gratuitas e acessível nos pontos e terminais;
- XVII - executar o georreferenciamento de todas as linhas e pontos de parada do transporte público coletivo;
- XVIII - realizar estudos sobre a otimização das linhas;
- XIX - implantar sistema de bilhetagem eletrônica em toda a frota com meios de pagamento digitais; e
- XX - implantar sistema permanente de monitoramento do desempenho da concessionária.

Subseção I - Dos eixos estruturantes do transporte público coletivo

Art. 28. Os eixos estruturantes do transporte público coletivo correspondem às vias municipais com maior concentração de demanda de passageiros e que asseguram a conectividade entre as regiões do território municipal.

§ 1º. As vias classificadas como eixos estruturantes constituem objeto prioritário de investimentos em infraestrutura, sinalização, gestão de tráfego e regulação do estacionamento, visando à qualidade e à regularidade do serviço de mobilidade.

§ 2º. Nos eixos estruturantes, o Poder Público adotará medidas para garantir a prioridade operacional do transporte coletivo sobre o individual motorizado, o que poderá incluir:

- I - a restrição ou supressão de vagas de estacionamento em via pública;
- II - a implantação e adequação da programação semaforica para favorecer o transporte coletivo;
- III - garantia de infraestruturas de parada e mobiliário apropriados; e
- IV - a exigência de parâmetros mínimos de frequência e qualidade na prestação dos serviços delegados.

Art. 29. Ficam definidos como eixos estruturantes do transporte público coletivo e definidos no Anexo VII:

- I - no Distrito Sede:
 - a) eixo composto pela rua Padre Rolim, rua Conselheiro Quintiliano e rua Maciel, no trecho compreendido entre o Centro Histórico e o bairro Taquaral;
 - b) eixo composto pela rua 15 de Agosto e avenida Rio Piracicaba até a avenida das Andorinhas;
 - c) eixo composto pela rua Celso Serafim, rua Santa Efigênia e rua João Veloso, no trecho até o Morro da Força;



- d) eixo composto pela rua Diogo de Vasconcelos, rua dos Inconfidentes, rua Pandiá Calógeras, rua Professor Geraldo Nunes e rua Professor Paulo Magalhães Gomes;
- e) eixo composto pela rua das Palmas, rua Vereador José Teixeira, rua Padre Martins, rua Desidério de Matos, rua João Veloso e rua Coronel Serafim; e
- f) eixo composto pela rua Pacífico Homem, rua Manuel Cabral, rua Antônio Pereira, rua Costa Sena e Praça Tiradentes.

II - no Distrito de Cachoeira do Campo;

- a) eixo composto pela rua Santo Antônio, rua Tombadouro e rua Hum;
- b) eixo composto pela avenida Pedro Aleixo; e
- c) eixo composto pela rua do Contorno, rua Nova Lima, rua Conselheiro Lafaiete, rua Oito, rua Cruz dos Monges, rua Seis, rua Pedra Sabão.

Parágrafo único. Os eixos estruturantes de transporte público coletivo definidos nesta Lei não são taxativos, sendo facultada a criação de novos eixos pelo Poder Executivo, mediante decreto, desde que fundamentada em estudos técnicos de demanda e conectividade urbana e aprovada pelo órgão gestor de trânsito e mobilidade.

Subseção II - Da integração do transporte público coletivo

Art. 30. A integração do sistema de transporte público coletivo no Município compreende as dimensões física e tarifária.

- § 1º. A integração física tem como objetivo garantir a conexão estrutural e espacial entre diferentes linhas e modais de transporte, assegurando aos passageiros transbordos rápidos, seguros e confortáveis.
- § 2º. A integração tarifária garante ao usuário o transbordo entre linhas do sistema municipal, sem a cobrança de nova tarifa, no intervalo de até 60 (sessenta) minutos contados a partir do primeiro embarque, conforme regulamentação do Poder Executivo.
- § 3º. Sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores, poderão ser incorporadas novas formas, tecnologias e possibilidades de integração ao sistema, conforme as necessidades do Município.

Art. 31. Ficam definidos como pontos oficiais de integração tarifária do sistema municipal de transporte público coletivo os seguintes locais:

- I - Terminal Rodoviário 8 de Julho;
- II - Terminal Barão de Camargos;
- III - Terminal de Integração José da Silva de Araújo (Estação);
- IV - Ponto de Conexão na Praça José Marçal de Paula (PRO Melhoramentos); e



V - Terminal Rodoviário de Cachoeira do Campo.

Parágrafo único. Os pontos oficiais de integração tarifária estabelecidos neste artigo não são taxativos, sendo facultada a criação de novos pontos pelo Poder Executivo, tanto no Distrito Sede, quanto nos demais distritos, mediante decreto, desde que fundamentada em estudos técnicos de viabilidade operacional, de demanda e impacto econômico financeiro.

Subseção III - Da infraestrutura de paradas e acesso à informação

Art. 32. O Município é o responsável pela infraestrutura de paradas do transporte público coletivo, competindo-lhe aprovar e fiscalizar os canais de acesso à informação sobre o sistema de mobilidade.

§ 1º. Os pontos de parada e estações de transbordo serão formalmente definidos pelo órgão gestor de mobilidade e trânsito e dotados de mobiliário urbano adequado às características, à demanda de passageiros e às restrições do contexto local.

§ 2º. As concessionárias do serviço de transporte público assegurarão o acesso gratuito a informações atualizadas sobre itinerários, horários, tarifas e integrações, mediante plataformas físicas e digitais de ampla difusão, sob regulamentação e supervisão do Poder Executivo.

Subseção IV - Da qualidade do serviço

Art. 33. O Poder Público Municipal assegurará a qualidade, a eficiência e o aprimoramento contínuo do transporte público coletivo mediante o monitoramento de indicadores de desempenho e a atualização regular da rede conforme a demanda.

Parágrafo único. A qualidade operacional do sistema será avaliada e determinada com base nos seguintes critérios:

- I - frequência das linhas e confiabilidade dos horários;
- II - conforto, higiene e manutenção dos veículos;
- III - acessibilidade dos veículos; e
- IV - eficiência geral do sistema.

Subseção V - Da política tarifária e modelo de financiamento

Art. 34. O sistema de transporte público coletivo opera sob o regime de Tarifa Única, caracterizado pela cobrança de uma tarifa de valor unificado para todas as linhas, sem distinção de distância entre as áreas urbanas e distritais.

§ 1º. Fica assegurada a manutenção e a continuidade de vigência do regime de Tarifa Única de que trata o *caput* deste artigo até a implementação integral da gratuidade do sistema de transporte público no Município.



- § 2º. O Poder Público promoverá a ampliação progressiva da gratuidade do transporte, mediante a adoção de mecanismos de financiamento e subsídios públicos que viabilizam a sustentabilidade do serviço em todo o Município.
- § 3º. O modelo de remuneração das empresas operadoras será reestruturado com base no custo da oferta do serviço, considerando quilômetros rodados, frequência, cobertura territorial e qualidade operacional.
- § 4º. A reestruturação do modelo de remuneração deve assegurar a previsibilidade financeira e a continuidade da prestação do serviço.

Seção II - Do transporte público coletivo complementar

Art. 35. O transporte público coletivo complementar no Município de Ouro Preto é realizado por meio do serviço de táxi-lotação.

Parágrafo único. O serviço de táxi-lotação desempenha função integrada ao sistema de transporte público coletivo e é regulamentado por Decreto do Poder Executivo.

Art. 36. São diretrizes do transporte público coletivo complementar:

- I - regulamentação e qualificação do serviço de táxi-lotação, mediante a padronização operacional da frota, dos itinerários, dos horários e dos pontos de embarque e desembarque; e
- II - complementação da oferta de transporte público em localidades onde as características territoriais ou operacionais dificultem a prestação regular do transporte coletivo convencional, assegurando maior cobertura territorial e atendimento à população.

Art. 37. O transporte público complementar priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - fiscalizar e monitorar continuamente a operação do serviço do transporte público coletivo complementar; e
- II - realizar estudo de viabilidade para implantação ou ampliação de rotas do serviço de transporte público coletivo complementar.

Seção III - Do transporte público escolar

Art. 38. O transporte escolar é um serviço complementar ao sistema de transporte público coletivo, destinado ao deslocamento de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de educação pública básica, técnica e superior.

Parágrafo único. A disponibilização do transporte escolar gratuito e equitativo deverá adaptar-se às características geográficas e viárias do Município, assegurando a eliminação de barreiras de mobilidade nas áreas urbanas, distritos, localidades e povoados.



Art. 39. São diretrizes do transporte público escolar:

- I - garantia de atendimento pleno à comunidade escolar por meio de serviços de transporte escolar para estudantes da educação básica, em conformidade com as competências constitucionais, e fomento à integração tarifária e ao acesso ao passe livre estudantil para estudantes do ensino técnico e superior;
- II - garantia de gratuidade para todos os alunos, independentemente da distância de suas residências até as escolas da rede pública; e
- III - padronização dos procedimentos operacionais do transporte escolar, incluindo horários, pontos de embarque e desembarque, protocolos de comunicação com pais ou responsáveis e instituições de ensino.

Art. 40. O transporte público escolar priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - implantar pontos de embarque e desembarque seguros, acessíveis e protegidos nas rotas do transporte escolar; e
- II - adequar a operação do transporte escolar às condições viárias das localidades atendidas, utilizando veículos compatíveis com a demanda e com as características das vias.

Seção IV - Do transporte privado coletivo

Art. 41. Consideram-se integrantes do transporte privado coletivo os veículos fretados destinados ao transporte de trabalhadores, turistas, excursionistas e demais grupos específicos, mediante contratação privada e sem abertura ao público em geral.

Art. 42. São diretrizes do transporte privado coletivo:

- I - regulamentação do serviço de transporte privado coletivo de passageiros no território municipal, incluindo o cadastro de veículos, rotas, horários e pontos de embarque e desembarque; e
- II - promoção da articulação entre o transporte privado coletivo e o sistema de transporte público coletivo, mediante a utilização de terminais de integração, bolsões de estacionamento e demais estruturas de apoio.

Art. 43. O transporte privado coletivo priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - regulamentar o serviço de transporte privado coletivo (fretados);
- II - constituir base georreferenciada (SIG) de rotas, pontos de parada e volumes de viagens do transporte privado coletivo (fretados); e
- III - compatibilizar os pontos de embarque e desembarque do transporte privado coletivo (fretados) com a infraestrutura do transporte público coletivo.



Art. 44. Para o licenciamento de empreendimentos Não Residenciais Industriais (NRI) e Não Residenciais Especiais (NRE) que utilizem veículos fretados para o transporte privado coletivo, a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) fica condicionada à apresentação do Relatório de Impacto sobre a Circulação (RIC), elaborado conforme o Roteiro de Elaboração de RIC do Município.

Parágrafo único. A classificação das atividades não residenciais e os demais estudos ambientais e de vizinhança exigidos para o seu licenciamento observarão o regramento detalhado na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS).

Seção V - Do transporte individual remunerado de passageiros

Art. 45. Consideram-se integrantes do transporte individual remunerado de passageiros os serviços de transporte realizados mediante remuneração individual da viagem, incluindo aqueles intermediados por plataformas digitais.

Art. 46. A regulamentação, o controle e a fiscalização dos serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município serão disciplinados por Decreto do Poder Executivo.

Art. 47. São diretrizes do transporte individual remunerado de passageiros:

- I - regulamentação, monitoramento e fiscalização dos serviços de táxi, mototáxi e transporte individual privado remunerado de passageiros, assegurando sua adequada prestação, segurança operacional e compatibilidade com a política municipal de mobilidade urbana.

Art. 48. O transporte individual remunerado de passageiros priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - revisar, atualizar e consolidar a regulamentação municipal dos serviços de transporte individual remunerado de passageiros.

Seção VI - Do transporte privado de cargas e logística urbana

Art. 49. Considera-se transporte privado de cargas a atividade econômica de movimentação de mercadorias realizada em vias públicas por pessoa física ou jurídica, por conta própria ou de terceiros, mediante ou sem remuneração, compreendendo as operações de coleta, distribuição, abastecimento e entrega de bens no território municipal.

Parágrafo único. A logística urbana compreende o conjunto de estratégias voltadas à melhoria da eficiência na distribuição de cargas e à redução dos efeitos negativos das operações logísticas sobre a segurança viária, o meio ambiente e a circulação urbana.

Art. 50. São diretrizes do transporte de cargas e da logística urbana no Município:

- I - regulamentação da circulação de veículos de carga, contendo as zonas de restrição, os horários permitidos, as categorias de veículos por porte, dimensões,



peso bruto total e as condições para operação de carga e descarga em diferentes áreas do município;

- II - aperfeiçoamento da regulamentação e da fiscalização das operações de carga e descarga dos veículos;
- III - articulação da logística urbana com o planejamento do uso e ocupação do solo, especialmente quanto à localização das atividades geradoras de carga e à internalização das operações de carga e descarga nos empreendimentos;
- IV - desenvolvimento de soluções de logística de última milha incluindo centros de consolidação e distribuição de cargas, micro-hubs logísticos e pontos de coleta integrados aos terminais de integração;
- V - promoção da redução dos impactos ambientais, sonoros e de segurança viária decorrentes das operações de abastecimento urbano;
- VI - regulamentação e a fiscalização do transporte de passagem de cargas e de produtos perigosos, minimizando os riscos e conflitos no trânsito para as áreas urbana e rural;
- VII - segregação do transporte mineral do tráfego urbano, garantindo que as operações de escoamento da produção minerária não interfiram na mobilidade da população, na segurança viária e na integridade do patrimônio cultural; e
- VIII - atribuição de responsabilidade compartilhada aos geradores de cargas pesadas pelos impactos de suas operações sobre o sistema viário municipal, incluindo a manutenção e recuperação das vias utilizadas.

Art. 51. O transporte privado de cargas e logística na área urbana priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - regulamentar e sinalizar itinerários preferenciais para circulação de veículos de carga, bem como áreas destinadas ao estacionamento e operações de carga e descarga;
- II - fiscalizar e monitorar a circulação de veículos pesados nas vias com restrição de tráfego, especialmente nos perímetros urbanos da Sede, Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo e Santo Antônio do Leite;
- III - implantar centros de distribuição de cargas nas Zonas de Uso Especial (ZUE) - BR-356, MG-440 e MG-129; e
- IV - elaborar estudo de viabilidade para implantação de micro-hubs logísticos e pontos de coleta integrados aos terminais de integração do transporte coletivo.

Art. 52. A política de logística urbana será implementada de forma integrada com o ordenamento territorial, utilizando-se, além dos instrumentos previstos nesta Lei, dos seguintes instrumentos:



- I - Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, especialmente no que se refere à internalização das operações de carga e descarga e à destinação de áreas para equipamentos logísticos;
- II - Código de Obras e Edificações, especialmente quanto aos padrões dimensionais e funcionais dos espaços destinados às operações de carga e descarga;
- III - Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), incluindo a avaliação dos impactos das operações logísticas e da circulação de cargas para os empreendimentos classificados como Geradores de Viagem (GVs), nos termos do art. 96 desta Lei; e
- IV - cadastro, autorização e monitoramento da circulação de veículos de carga, vinculado ao órgão municipal responsável pela gestão do trânsito e da mobilidade.

TÍTULO IV - DO SISTEMA VIÁRIO

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 53. Para os efeitos desta Lei, considera-se sistema viário o conjunto de vias, calçadas e demais espaços públicos destinados à circulação de pessoas, veículos e cargas, bem como às operações de parada e estacionamento, estruturado de modo a assegurar a acessibilidade, a segurança, a conectividade e a integração da mobilidade urbana.

Art. 54. As vias e calçadas públicas deverão assegurar condições adequadas de circulação, acessibilidade universal, drenagem pluvial e segurança viária, integrando os diferentes modos de deslocamento em consonância com as características urbanísticas, topográficas, ambientais e patrimoniais do território, observando as demais normativas pertinentes.

Parágrafo único. A implantação de sinalização vertical e horizontal em todas as vias públicas deverá ser compatível com a função viária, as condições de circulação e as características do ambiente lindeiro.

Art. 55. São diretrizes gerais do Sistema Viário:

- I - promoção da integração territorial entre o Distrito Sede, os Distritos, as localidades, os bairros, as áreas produtivas e os municípios limítrofes por meio da estruturação de uma rede viária estratégica, articulando a qualificação das vias existentes, à implantação de novas conexões e garantindo a mobilidade em todas as escalas;

- II - adequação das vias às suas funções urbanas e regionais, compatibilizando os fluxos locais e de passagem e promovendo sua integração ao território e às dinâmicas de uso e ocupação do solo;
 - III - qualificação e manutenção contínua da infraestrutura viária municipal, garantindo condições adequadas de trafegabilidade, segurança e conservação por meio da implantação de soluções de drenagem, estabilização de taludes, recuperação de pavimentos e melhoria de acessos, pontes e travessias, compatíveis com as características urbanísticas, ambientais, topográficas e patrimoniais do território;
 - IV - garantia da articulação do sistema viário ao tecido urbano, assegurando a conectividade entre áreas consolidadas e processos de regularização urbanística e fundiária;
 - V - promoção da segurança viária e da acessibilidade por meio da implantação de medidas de moderação de tráfego, qualificação das travessias de pedestres, melhoria das calçadas, reorganização dos acessos e implantação de sinalização adequada; e
 - VI - priorização das vias utilizadas pelo transporte escolar e coletivo nas ações de manutenção viária preventiva e contínua, garantindo a regularidade na prestação do serviço.
- Art. 56.** O planejamento, implantação, manutenção e a operação do sistema viário municipal priorizarão as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:
- I - requalificar pontes da malha viária municipal, prioritariamente nas localidades indicadas;
 - II - executar obras de pavimentação de vias, prioritariamente nas localidades indicadas;
 - III - implantar e qualificar trevos de acesso, prioritariamente nas localidades indicadas;
 - IV - otimizar a logística de distribuição dos equipamentos de manutenção viária municipal proporcionalmente à extensão da malha viária e à demanda operacional de cada distrito;
 - V - instituir o Programa Via de Mão Dupla, conforme o art. 93 desta Lei;
 - VI - instituir cronograma de prioridade para manutenção preventiva das vias utilizadas pelo transporte escolar e coletivo; e
 - VII - realizar inventário viário focado na infraestrutura de mobilidade ativa, com prioridade para os eixos estruturantes do transporte coletivo e o entorno imediato de equipamentos públicos comunitários.



CAPÍTULO II - DA HIERARQUIA E CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA

Art. 57. A hierarquização viária será implementada por meio da classificação das vias urbanas de acordo com a função que desempenham na circulação e conforme os mapas de hierarquia viária constantes do Anexo I.

Parágrafo único. A classificação adotada fundamenta-se estritamente no caráter funcional da via, prevalecendo a sua função efetiva na dinâmica de circulação do Município sobre as suas dimensões geométricas ou larguras existentes, considerando as especificidades locais.

Art. 58. São diretrizes da hierarquização das vias urbanas:

- I - organização das funções das vias no sistema viário municipal, de modo a orientar a circulação, reduzir conflitos e qualificar o funcionamento da rede;
- II - priorização dos investimentos em implantação, ampliação e manutenção viárias, considerando a relevância de cada via para a articulação territorial e o desempenho da rede;
- III - padronização dos critérios de classificação viária, garantindo coerência no planejamento, na gestão e na regulação do sistema viário municipal; e
- IV - compatibilização da classificação funcional das vias com o uso e ocupação do solo, orientando o desenvolvimento urbano e a localização de polos geradores de viagem.

Art. 59. A classificação viária deverá considerar, preferencialmente, os seguintes critérios:

- I - as vias que promovam a ligação com rodovias ou que desempenhem função estrutural na distribuição dos fluxos urbanos deverão ser classificadas, prioritariamente, como vias arteriais;
- II - as vias destinadas à ligação entre vias arteriais e vias locais deverão ser classificadas prioritariamente como vias coletoras; e
- III - as vias destinadas predominantemente ao acesso aos imóveis lindeiros e à circulação de caráter local deverão ser classificadas como vias locais.

Art. 60. A hierarquia viária municipal fica classificada em:

- I - eixos rodoviários urbanos: rodovias federais e estaduais inseridas em perímetro urbano, que desempenham simultaneamente funções de articulação regional, intermunicipal e urbana, devendo compatibilizar a circulação de passagem com o acesso local e a segurança dos usuários;
- II - vias arteriais: vias estruturadoras da circulação urbana, que concentram elevados volumes de tráfego, destinadas à distribuição dos principais fluxos de deslocamento e à articulação entre centralidades, bairros, distritos e acessos ao Município;



- III - vias coletoras: vias destinadas à distribuição e coleta dos fluxos de tráfego entre as vias arteriais e as vias locais, exercendo função intermediária na rede viária;
 - IV - vias mistas: vias destinadas a priorizar a circulação e permanência de pedestres, admitindo o tráfego de veículos de passeio para acesso às edificações e, em caráter eventual ou emergencial, de veículos pesados, enquadradas como vias locais para fins de hierarquia viária;
 - V - vias locais: vias destinadas predominantemente ao acesso aos lotes e edificações e à circulação interna dos bairros, com prioridade à integração entre os diferentes modos de deslocamento;
 - VI - ciclovias/ciclofaixas: vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas; e
 - VII - vias de circulação de pedestres: vias destinadas exclusivamente ao deslocamento a pé, admitindo o acesso de veículos de serviço e emergência quando necessário.
- Art. 61.** A hierarquia viária estabelecida neste Plano aplica-se ao sistema viário contido nos perímetros urbanos do Município, prevalecendo sobre a classificação rodoviária no que se refere às condições de circulação, aos usos e parcelamentos do solo lindeiros ao espaço viário e às prioridades de intervenção.
- § 1º. As rodovias federais e estaduais, em todo o território municipal, inclusive nas áreas de expansão urbana, áreas rurais e nos novos parcelamentos inseridos em perímetro urbano, permanecerão classificadas como rodovias, devendo ser observadas as restrições à ocupação lindeira, faixas de domínio, áreas não edificáveis, afastamentos frontais mínimos, controle de acessos e estacionamento estabelecidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pelo Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG).
- § 2º. As rodovias municipais localizadas dentro do perímetro urbano serão classificadas de acordo com a hierarquia viária estabelecida neste Plano.
- § 3º. As rodovias municipais localizadas fora do perímetro urbano, bem como aquelas que vierem a ser incorporadas posteriormente, deverão manter faixa de domínio mínima de 10 m (dez metros) para cada lado, contados a partir do eixo da rodovia, além de áreas não edificáveis, afastamentos frontais mínimos, controle de acessos e estacionamento, assegurando a segurança viária e capacidade funcional.
- § 4º. Sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores, as estradas municipais, as novas vias urbanas e as decorrentes de parcelamento do solo deverão ser hierarquizadas de acordo com suas funções, características do território, uso e ocupação do solo e dinâmicas locais de mobilidade, em conformidade com os parâmetros desta Lei.



§ 5º. As vias mencionadas no § 4º deverão ser implantadas observando os padrões de drenagem, pavimentação, sinalização, iluminação pública, acessibilidade e demais requisitos necessários à segurança e ao funcionamento do sistema viário.

§ 6º. As estradas-parque inseridas em perímetro urbano ou em áreas rurais, deverão adotar infraestruturas e tratamento viário compatíveis com o contexto ambiental e com a mitigação de impactos aos ecossistemas lindeiros, obedecendo a faixa de domínio, áreas não edificáveis e afastamentos frontais mínimos.

Art. 62. Ficam estabelecidas as seguintes velocidades máximas para cada categoria da hierarquia viária municipal:

- I - vias arteriais: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);
- II - vias coletoras: 30 km/h (trinta quilômetros por hora);
- III - vias locais e vias mistas: 20 km/h (vinte quilômetros por hora); e
- IV - ciclovias: 20 km/h (vinte quilômetros por hora).

Parágrafo único. Nos trechos dos Eixos Rodoviários Urbanos municipalizados inseridos em áreas ocupadas, a velocidade máxima reduz preferencialmente para 40 km/h (quarenta quilômetros por hora).

CAPÍTULO III - DAS ESPECIFICIDADES TÉCNICAS E PARÂMETROS

Seção I - Das calçadas

Art. 63. As calçadas são partes integrantes da via pública destinadas prioritariamente à circulação de pedestres, devendo assegurar acessibilidade universal, continuidade espacial, segurança e integração com os demais modos de deslocamento.

Art. 64. As calçadas deverão ser organizadas em três faixas funcionais, compreendendo as faixas de serviço, livre e de acesso, conforme os parâmetros técnicos e critérios de dimensionamento estabelecidos no Anexo III desta Lei e no Código de Obras.

Art. 65. A faixa livre destina-se exclusivamente à circulação de pedestres e deverá atender aos seguintes critérios:

- I - apresentar superfície regular, contínua, firme e antiderrapante, adequada à circulação de pedestres e de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- II - permanecer livre de obstáculos, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, rampas de acesso veicular ou quaisquer interferências que prejudiquem a circulação;



- III - garantir altura livre mínima de 2,10 m (dois metros e dez centímetros) sobre a faixa;
- IV - acompanhar, sempre que possível, a inclinação longitudinal da via, respeitadas as condições topográficas do terreno; e
- V - possuir inclinação transversal máxima de 3% (três por cento), garantindo o adequado escoamento das águas pluviais sem comprometer a acessibilidade.

Art. 66. A faixa de serviço destina-se à implantação de mobiliário urbano, arborização, sinalização, iluminação pública e demais elementos de infraestrutura urbana, devendo atender aos seguintes critérios:

- I - admitir a implantação de rampas de acesso veicular, rebaixamento de guias e demais dispositivos de acesso aos imóveis, desde que não interfiram na faixa livre de circulação;
- II - priorizar, sempre que possível, soluções de infraestrutura verde e azul, incluindo pavimentos permeáveis, jardins infiltrantes e dispositivos de drenagem sustentável; e
- III - prever arborização nos novos parcelamentos do solo, conforme orientações e especificações técnicas definidas pelo Executivo Municipal.

Art. 67. A faixa de acesso é a porção da calçada, situada entre a faixa livre e o limite lote privado, devendo atender aos seguintes critérios:

- I - acomodar acessos aos imóveis, degraus, rampas e elementos de transição;
- II - admitir a instalação de mobiliário temporário, como mesas, cadeiras, toldos e elementos similares, desde que autorizadas pelo órgão municipal competente e preservadas as condições de acessibilidade e circulação na faixa livre da calçada; e
- III - possuir rampas de acomodação com inclinação transversal máxima de 8,33%, (oito vírgula trinta e três por cento) em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade.

Art. 68. Os projetos de calçadas de que trata o caput deste artigo deverão garantir, obrigatoriamente:

- I - a continuidade longitudinal do piso e a ausência de degraus ou obstáculos;
- II - a reserva de faixa livre dimensionada especificamente para a circulação exclusiva de pedestres;
- III - a implantação de rampas e rebaixamentos em todas as travessias de pedestres; e
- IV - a compatibilidade geométrica e espacial com o mobiliário urbano, a arborização e as redes de infraestrutura previstas.



Art. 69. Compete aos proprietários ou possuidores de imóveis lindeiros a construção, a reconstrução e a manutenção das calçadas, em estrita observância aos padrões definidos nesta Lei, nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e nas diretrizes dos órgãos de proteção do patrimônio cultural.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições estabelecidas neste artigo sujeitará o infrator à aplicação de multa por metro linear de calçada executada em desacordo com as normas vigentes, sem prejuízo da obrigação de adequação imediata da infraestrutura aos parâmetros definidos nesta Lei.

Art. 70. Sem prejuízo das dimensões mínimas estabelecidas nesta Lei, o Poder Executivo definirá, no Código de Obras, os padrões técnicos de acabamento, tipologias de pisos e especificações materiais das calçadas aplicáveis a cada categoria viária, compatibilizando as diretrizes de acessibilidade universal com as condições topográficas locais e com o pavimento característico das áreas tombadas.

§ 1º. Os parâmetros e dimensões estabelecidos nesta seção aplicam-se obrigatoriamente à abertura de novas vias urbanas e à implantação de suas respectivas calçadas.

§ 2º. Nos projetos de requalificação de vias e calçadas já existentes, as intervenções deverão, sempre que houver viabilidade técnica, atender às diretrizes e aos valores mínimos fixados nesta Lei.

§ 3º. A impossibilidade de atendimento integral aos padrões estabelecidos nesta Lei deverá ser formalmente demonstrada pelo responsável pelo projeto por meio de justificativa técnica, cuja aprovação dependerá da análise e manifestação conclusiva do órgão municipal competente.

Seção II - Das características geométricas das vias

Art. 71. As características geométricas das vias estão definidas no Anexo III desta Lei, constituindo diretrizes obrigatórias para o parcelamento do solo e para o sistema viário do município.

Subseção I - Vias de pedestre, ciclovias e ciclofaixas

Art. 72. As vias de pedestres deverão possuir largura total mínima de 3,00 m (três metros), observados os seguintes parâmetros:

- I - faixa livre com largura mínima de 2,00 m (dois metros); e
- II - faixa de serviço com largura mínima de 1,00 m (um metro).

Parágrafo único. As vias mencionadas no *caput* deverão contar, obrigatoriamente, com infraestrutura de iluminação pública dimensionada para a escala humana, além de mobiliário urbano e arborização integrada.



Art. 73. As ciclovias e ciclofaixas a serem implantadas no Município deverão observar as seguintes dimensões geométricas mínimas para as faixas de rolamento cicloviário:

- I - 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura útil para faixas de circulação unidirecional; e
 - II - 2,00 m (dois metros) de largura útil para faixas de circulação bidirecional.
- § 1º. Para as ciclovias é obrigatória a previsão de uma faixa de segregação física ou zona de amortecimento mínima de 50 cm (cinquenta centímetros) em relação ao leito carroçável, observados os critérios de segurança viária estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e os parâmetros detalhados no Anexo III desta Lei.
- § 2º. É obrigatória a implementação de ciclovias nas vias arteriais de novos empreendimentos ou em caso de requalificação, quando couber.
- § 3º. Excepcionalmente, nos trechos em que a topografia inviabilizar a aplicação do disposto no § 2º, a dimensão de 4,00 m (quatro metros) originalmente reservada à ciclovia deverá ser redistribuída para a ampliação das calçadas ou destinação como via exclusiva para o transporte público coletivo.

Subseção II - Das vias mistas

Art. 74. Admite-se vias mistas quando destinadas a priorizar a circulação e permanência de pedestres, admitindo o tráfego de veículos de passeio para acesso às edificações e, em caráter eventual ou de emergência, de veículos pesados.

- § 1º. A via mista será classificada, para efeitos de hierarquia viária, como via local.
- § 2º. As vias mistas deverão observar as seguintes características e parâmetros de dimensionamento:
- I - largura mínima de 7,00 m (sete metros);
 - II - extensão máxima de 100,00 m (cem metros);
 - III - circulação em sentido único para o tráfego de veículos;
 - IV - adoção de plataforma única, com calçadas e pista de rolamento no mesmo nível;
 - V - utilização de balizadores, mobiliário urbano, pavimentação diferenciada, elementos paisagísticos ou outros recursos de desenho urbano para a organização dos fluxos e garantia da prioridade dos pedestres;
 - VI - observância da declividade longitudinal máxima de 25% (vinte e cinco por cento).



Subseção III - Das vias de circulação veicular

Art. 75. As novas vias urbanas e as intervenções de requalificação viária deverão observar, no mínimo, os seguintes parâmetros de dimensionamento, conforme a hierarquia viária estabelecida nesta Lei:

- I - vias arteriais: largura mínima de 25,00 m (vinte e cinco metros), admitindo-se 20,00 m (vinte metros) em sistema binário ou quando houver comprovada inviabilidade técnica decorrente da consolidação urbana;
- II - vias coletoras: largura mínima de 18,00 m (dezoito metros), admitindo-se 16,00 m (dezesesseis metros) em sistema binário ou quando houver comprovada inviabilidade técnica decorrente de condicionantes topográficas, ambientais ou da consolidação urbana; e
- III - vias locais: largura mínima de 12,00 m (doze metros), destinando-se predominantemente ao acesso às propriedades lindeiras e à circulação local.

Parágrafo único: independentemente da classificação hierárquica, todas as novas vias urbanas deverão observar, obrigatoriamente, a declividade longitudinal máxima de 25% (vinte e cinco por cento).

Art. 76. A pista de rolamento poderá ser composta por uma combinação de elementos, observados os limites mínimos individuais definidos no Anexo III, desde que a soma total atinja a dimensão mínima estabelecida para a categoria da via.

Parágrafo único. São elementos compositores da pista de rolamento, passíveis de combinação de acordo com as condições técnicas, topográficas e de demanda de cada via:

- I - faixas de circulação de veículos;
- II - faixas de estacionamento;
- III - canteiro central;
- IV - ciclovia ou ciclofaixa; e
- V - faixas exclusivas para transporte público coletivo.

Art. 77. A pavimentação asfáltica de vias públicas e manutenção e adequação de vias não pavimentadas seguirá os aspectos técnicos definidos no Código de Obras.

Parágrafo único. Em áreas, tombadas, serão priorizados materiais e soluções de pavimentação compatíveis com o contexto urbano, em estrita conformidade com as diretrizes dos órgãos de proteção do patrimônio cultural.

Seção III - Dos passa-rodas

Art. 78. O passa-rodas consiste em estrutura implantada longitudinalmente sobre a pista de rolamento em vias com pavimento de pedra e declividade acentuada, com o objetivo de garantir aderência, tração e segurança viária.



Parágrafo único. A execução do passa-rodas observará as especificações de profundidade, espessura e materiais definidos no Código de Obras, de modo a garantir a estabilidade do pavimento e a segurança das estruturas lindeiras.

Art. 79. O passa-rodas será implantado nas vias integrantes do perímetro de tombamento federal do Município, observada a ordem de preferência definida pelos seguintes critérios hierárquicos:

- I - maior declividade da via pública;
- II - integração a itinerários de transporte coletivo urbano ou interdistrital;
- III - função de acesso a equipamentos públicos e serviços essenciais; e
- IV - histórico de interrupção do tráfego decorrente de escorregamento.

Art. 80. O Poder Executivo manterá cadastro georreferenciado atualizado das estruturas de passa-rodas implantadas e dos trechos prioritários pendentes de atendimento, para fins de planejamento e alocação de recursos orçamentários.

CAPÍTULO IV - DO PLANO DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

Art. 81. O Plano de Intervenção Viária constitui o instrumento de planejamento da rede viária municipal destinado à qualificação das vias existentes e à implantação de novas conexões, visando à ampliação das alternativas de circulação, à continuidade da malha viária e ao fortalecimento da integração territorial do Município nas áreas urbanas e rurais.

Art. 82. Para fins de implementação do Plano de Intervenção Viária, as intervenções previstas no Anexo IV-b classificam-se em:

- I - vias existentes: correspondentes às intervenções de adequação, requalificação e melhoria operacional de eixos já implantados que apresentem limitações de circulação, descontinuidades, conflitos de uso, deficiência de infraestrutura ou condições inadequadas de segurança viária; e
- II - vias projetadas: correspondentes às futuras conexões estratégicas destinadas à ampliação da malha viária, à melhoria da articulação territorial e à garantia da continuidade do sistema viário municipal.

§ 1º. As intervenções em vias existentes deverão priorizar a melhoria da circulação, o tratamento das interseções, a implantação de infraestrutura compatível com a função da via, a qualificação da circulação de pedestres e ciclistas e a compatibilização entre a circulação viária e os usos lindeiros.

§ 2º. A implantação das vias projetadas deverá considerar as condicionantes físicas, ambientais, urbanísticas e topográficas do território, admitindo-se ajustes de traçado quando da elaboração do projeto, desde que assegurada, obrigatoriamente, a ligação entre vias, bairros ou regiões previstas.



Art. 83. As normativas viárias definidas neste Plano, incluindo as vias projetadas, constituem condicionantes para os processos de licenciamento urbanístico, aprovação de parcelamentos do solo e implantação de novos empreendimentos, não substituindo o cumprimento das exigências estabelecidas na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo e demais normas urbanísticas aplicáveis.

§ 1º. A implantação de novos loteamentos e empreendimentos urbanísticos deverá observar a execução, pelo loteador ou empreendedor, de vias, calçadas, meios-fios e travessias que atendam aos padrões de acessibilidade universal estabelecidos nas normas técnicas e na legislação vigente.

§ 2º. Os projetos de parcelamento do solo deverão observar a hierarquia viária estabelecida neste Plano, assegurando a articulação do empreendimento com o sistema viário existente e planejado, mediante a reserva das faixas de domínio, larguras mínimas de vias e afastamentos definidos para cada categoria viária.

§ 3º. A implantação das ligações viárias previstas no Plano de Intervenção Viária e a requalificação das vias existentes serão exigidas como medidas mitigadoras quando o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) identificar impactos sobre o sistema viário, ou como obrigação urbanística para novos parcelamentos do solo, observados os estudos técnicos pertinentes.

Art. 84. Para viabilizar a implantação das vias previstas no Plano de Intervenção Viária poderão ser utilizados os instrumentos urbanísticos previstos na legislação municipal e no Estatuto da Cidade, especialmente o Direito de Preempção e a Operação Urbana Consorciada, nos termos do Plano Diretor de Ouro Preto.

CAPÍTULO V - DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Art. 85. O sistema rodoviário municipal é composto, conforme o Anexo V, por:

- I - rodovias federais: principais eixos de conexão regional e metropolitana do Município, concentrando parcela significativa do tráfego de passagem, do transporte de cargas, do escoamento da mineração, do abastecimento e do acesso turístico;
- II - rodovias estaduais: eixos de conexão intermunicipal do Município, promovendo a ligação com os municípios vizinhos e a articulação entre diferentes porções do território municipal;
- III - rodovias municipais: eixos estruturantes da mobilidade interna municipal, promovendo a conexão entre distritos, localidades, áreas produtivas e a rede rodoviária estadual e federal;
- IV - estradas municipais: vias destinadas ao acesso às propriedades rurais, localidades e demais áreas de ocupação dispersa do território municipal; e



- V - estradas-parque: vias inseridas em áreas de relevante interesse ambiental, paisagístico e turístico, sujeitas a condições específicas de circulação, segurança viária e proteção ambiental.

Parágrafo único. A distinção adotada entre rodovia municipal e estrada municipal fundamenta-se estritamente no caráter funcional da via, prevalecendo a sua função efetiva na dinâmica de circulação do Município sobre as suas dimensões geométricas ou larguras existentes.

Art. 86. As rodovias federais, estaduais e municipais deverão ter sua capacidade operacional, segurança viária e função de articulação territorial preservadas, mediante controle de acessos, tratamento adequado das interseções, disciplina do estacionamento e demais medidas compatíveis com sua função na rede viária.

Parágrafo único. A Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo estabelecerá as restrições urbanísticas aplicáveis às áreas lindeiras desses eixos, de forma compatível com a função viária desses eixos e com as diretrizes de mobilidade estabelecidas nesta Lei.

CAPÍTULO VI - DA OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Seção I - Disposições gerais

Art. 87. São componentes da operação do sistema viário:

- I - circulação viária;
- II - segurança viária;
- III - estacionamento; e
- IV - polos geradores de viagem (PGV).

Seção II - Da circulação viária

Art. 88. São diretrizes da circulação viária:

- I - gestão da circulação viária de forma a priorizar os modos ativos e o transporte público coletivo, desestimulando o uso do transporte individual motorizado;
- II - organização da circulação viária nos Distritos e na Sede, promovendo a adequada distribuição dos fluxos, a sinalização, a redução de conflitos e a melhoria das condições operacionais da rede viária;
- III - promoção da cooperação técnica com plataformas tecnológicas de mobilidade para compartilhamento de dados e monitoramento da circulação em tempo real;



- IV - garantia do monitoramento dos fluxos viários por meio de contagens volumétricas, pesquisas operacionais e outras tecnologias de coleta de dados, subsidiando o planejamento e a gestão da circulação; e
- V - incentivo à adoção de horários escalonados para a operação do transporte de cargas e do transporte privado coletivo de passageiros, especialmente aqueles vinculados às atividades minerárias e industriais, de modo a reduzir a sobrecarga do sistema viário nos períodos de pico e melhorar as condições de circulação viária.

Art. 89. A política relacionada à circulação viária priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme Anexo V:

- I - implantar binários viários, prioritariamente nas localidades especificadas;
- II - elaborar e atualizar planos de circulação viária para a Sede e todos os distritos;
- III - realizar estudos de viabilidade para implantação de sistemas semaforicos inteligentes com prioridade para pedestres e transporte coletivo;
- IV - firmar convênios com plataformas tecnológicas de mobilidade para compartilhamento de dados de circulação;
- V - aprimorar o sistema de videomonitoramento do Município, incorporando contagens volumétricas automatizadas por porte e tipo de veículo, prioritariamente nas localidades indicadas; e
- VI - regulamentar a adoção de horários escalonados para o transporte de cargas e para o transporte privado coletivo (fretados) vinculado às atividades minerárias e industriais, priorizando períodos de menor demanda viária.

Art. 90. As vias com sentido duplo de circulação poderão ser convertidas em binários viários unidirecionais mediante viabilidade técnica, associada à ampliação e adequação das calçadas aos padrões de acessibilidade universal.

Parágrafo único. A implantação de binários viários deve integrar a requalificação dos elementos do espaço urbano, incluindo arborização, iluminação pública e mobiliário, garantindo as dimensões necessárias ao deslocamento seguro de pedestres, com prioridade para os trechos com maior índice de sinistros de trânsito.

Seção III - Da segurança viária

Art. 91. São diretrizes da segurança viária:

- I - priorização da segurança viária, com ênfase nos pedestres, ciclistas e demais modos de transporte ativo visando à mitigação de sinistros e à proteção da vida;



- II - adoção do urbanismo tático como ferramenta de redesenho viário para a promoção da equidade nos espaços públicos e fomento à cultura de comportamento seguro na mobilidade urbana;
- III - adequação contínua das sinalizações horizontal e vertical às normas do Código de Trânsito Brasileiro e dos Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito, com prioridade de atendimento aos distritos e subdistritos;
- IV - garantia da compatibilidade dos limites de velocidade nos eixos rodoviários urbanos com a densidade e as características das áreas urbanizadas lindeiras;
- V - garantia da proteção da fauna silvestre por meio da implantação de medidas mitigadoras para a travessia segura de animais em rodovias e vias municipais; e
- VI - promoção da cultura de segurança no trânsito por meio de ações educativas, campanhas de conscientização e fomento ao comportamento seguro dos usuários das vias.

Art. 92. A segurança viária priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - elaborar estudos de viabilidade e implantar projetos de urbanismo tático, prioritariamente nas localidades indicadas;
- II - implantar e adequar a sinalização horizontal, vertical, de orientação e de localização nas vias urbanas e rodovias municipais, incluindo a indicação dos Distritos, Subdistritos e localidades;
- III - revisar e adequar os limites de velocidade nas vias urbanas e rodovias municipais; e
- IV - elaborar Plano Municipal de Iluminação Pública voltado à segurança viária e aos deslocamentos de pedestres.

Art. 93. O Programa Via de Mão Dupla observará os seguintes objetivos:

- I - identificar, diagnosticar e requalificar interseções, acessos e travessias nas vias urbanas e rodovias sob jurisdição municipal que apresentem conflitos entre os fluxos de passagem, turísticos, minerários e locais, priorizando soluções que promovam a segurança viária, a acessibilidade e a integração urbana;
- II - implantar intervenções de engenharia, sinalização, moderação de tráfego e qualificação do espaço viário voltadas à redução de sinistros, à mitigação do efeito barreira e à melhoria das condições de circulação e travessia de pedestres, ciclistas e veículos;
- III - incorporar, no planejamento urbano e viário, diretrizes para a adequada interface entre as rodovias, as vias urbanas e os novos parcelamentos do solo,



assegurando a conectividade da malha viária, a continuidade dos deslocamentos e a compatibilização entre a mobilidade e a ocupação do solo; e

- IV - garantir a participação da população nas decisões do programa, prioritariamente das comunidades lindeiras aos trechos prioritários objeto de intervenção, por meio do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção IV - Dos estacionamentos

Art. 94. A ordenação e gestão dos estacionamentos observarão as seguintes diretrizes:

- I - primazia dos espaços destinados à circulação segura de pedestres e ciclistas em relação ao estacionamento de veículos;
- II - compatibilização da oferta e localização das vagas de estacionamento com a função das vias e as exigências de preservação do patrimônio cultural, minimizando interferências na circulação, na visibilidade e na segurança viária;
- III - minimização da interferência do estacionamento de veículos sobre o fluxo de tráfego de passagem nas vias de articulação interbairros e distritais;
- IV - garantia da reserva de vagas de estacionamento regulamentadas para pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e idosos, observados os percentuais e critérios estabelecidos na legislação federal vigente;
- V - integração da política de estacionamentos com os sistemas de mobilidade ativa, transporte coletivo e transporte individual de passageiros, favorecendo a intermodalidade e a racionalização dos deslocamentos; e
- VI - promoção da rotatividade das vagas de estacionamento em áreas de maior concentração de atividades urbanas, favorecendo o acesso às atividades econômicas e reduzindo a ocupação prolongada do espaço público.

Art. 95. A política municipal de estacionamentos priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - realizar estudos de viabilidade para implantação de bolsões de estacionamento público, preferencialmente integrados ao transporte coletivo, prioritariamente nas localidades indicadas;
- II - implantar estacionamento público para ônibus de turismo, excursões e jardineiras na Sede;
- III - implantar sistema de estacionamento rotativo nas áreas comerciais e de serviços definindo zonas e tarifas; e
- IV - revisar e regulamentar o estacionamento em vias públicas conforme a função das vias e os critérios de segurança viária.



Seção V - Dos polos geradores de viagem

Art. 96. Polos geradores de viagem (PGV) são os empreendimentos públicos ou privados que, por seu uso e porte, possam causar impacto ou alteração no perfil de locomoção de pessoas e cargas em sua área de influência, bem como sobrecarga na infraestrutura de transporte e circulação.

Parágrafo único. São considerados PGV aqueles que, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, são classificados como NRT, NRE e NRI e tenham impacto na mobilidade urbana como tipo de repercussão identificado no licenciamento.

Art. 97. Os PGV deverão dispor de condições internas para a operação de estacionamento, carga e descarga, e embarque e desembarque de passageiros, de modo a não interferir na fluidez das vias públicas.

Art. 98. O licenciamento urbanístico e a autorização de instalação, construção, ampliação ou funcionamento de empreendimentos e atividades privados ou públicos enquadrados como Polos Geradores de Viagem (PGVs) dependem da elaboração e aprovação de Relatório de Impacto na Circulação (RIC), bem como do cumprimento das medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias e condicionantes estabelecidas a partir de sua análise.

Art. 99. Os Polos Geradores de Viagem deverão disponibilizar, como contrapartida obrigatória, infraestrutura de apoio ao transporte ativo, abrangendo calçadas acessíveis, travessias seguras e espaços internos reservados para o estacionamento de bicicletas dotados de estruturas de apoio aos usuários.

Art. 100. O licenciamento de Polos Geradores de Viagem classificados como NRI pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, especialmente aqueles voltados à atividade minerária e de logística de carga pesada, observará exigências específicas no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), englobando:

- I - definição e contratualização das rotas obrigatórias de escoamento, com declaração formal da frota utilizada, capacidade dos veículos, frequência e horários de operação;
- II - proibição de circulação em trechos urbanos saturados ou de relevante interesse patrimonial e histórico, com imposição de restrições horárias nos períodos de pico e horários escolares;
- III - obrigação de construção ou qualificação de vias alternativas e acessos dedicados quando a infraestrutura pública existente for incompatível com a operação de carga pesada; e
- IV - instituição de mecanismo de co-responsabilidade financeira e operacional para a manutenção continuada das vias públicas degradadas pelo tráfego gerado pelo empreendimento, proporcionalmente ao volume de carga transportada.



Parágrafo único. Os valores decorrentes da compensação pelo desgaste da infraestrutura viária e demais externalidades negativas serão destinados ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e aplicados prioritariamente na qualificação dos sistemas viários afetados.

Art. 101. O Poder Executivo instituirá a Base Municipal de Polos Geradores de Viagem, sob coordenação do órgão municipal de mobilidade, destinada à coleta contínua de dados e à atualização bienal das taxas de geração de viagens e dos termos de referência baseados no Sistema de Informações Geográficas (SIG).

CAPÍTULO VII - DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE CIRCULAÇÃO (RIC)

Art. 102. O Relatório de Impacto na Circulação (RIC) deverá conter análises e informações técnicas, observados os roteiros metodológicos regulamentados em termos de referência específicos, competindo ao empreendedor apresentar:

- I - estimativa da geração diária de viagens e das viagens na hora de pico do empreendimento, discriminadas por modo de transporte e por viagens produzidas e atraídas, calculadas com base nas taxas referenciais de geração de viagens e nos fatores de calibração territorial do Município;
- II - delimitação e justificativa técnica das áreas de influência direta e indireta do empreendimento;
- III - distribuição espacial e alocação das viagens projetadas na rede de mobilidade, com identificação das principais rotas de acesso, origem e destino das viagens e sua repercussão sobre o sistema viário e os demais modos de transporte;
- IV - cálculo da relação entre o volume de tráfego existente somado ao atraído pelo empreendimento e a capacidade da via (relação V/C), para fins de definição do nível de serviço e das respectivas obrigações de mitigação;
- V - análise da macroacessibilidade e da microacessibilidade, contemplando a caracterização da infraestrutura viária e dos acessos, incluindo a hierarquia das vias, largura da pista de rolamento, número de faixas, velocidade regulamentada, condição do pavimento, sinalização, estacionamentos, pontos de embarque e desembarque de passageiros, áreas de carga e descarga e demais elementos que interfiram na circulação;
- VI - caracterização da infraestrutura destinada à mobilidade ativa, indicando as condições de circulação de pedestres e ciclistas, a existência e as dimensões de calçadas, travessias, ciclovias, ciclofaixas e demais infraestruturas de circulação não motorizada, suas condições de conservação e os obstáculos à acessibilidade;
- VII - caracterização da oferta de transporte público coletivo na área de influência, contendo o itinerário das linhas, frequência, tipo de veículo utilizado, localização dos pontos de embarque e desembarque de passageiros, bem como



a avaliação da capacidade de atendimento à demanda projetada pelo empreendimento;

- VIII - caracterização das operações logísticas do empreendimento, compreendendo a movimentação de cargas, horários de operação, frequência de viagens, tipos de veículos utilizados, rotas previstas e impactos potenciais sobre áreas sensíveis;
 - IX - análise geométrica e operacional dos acessos, incluindo raios de curva, distância de visibilidade, recuos e dimensionamento de faixa de acúmulo interna sempre que a demanda na hora-pico for igual ou superior a sessenta veículos;
 - X - dimensionamento das áreas internas destinadas ao estacionamento, circulação, manobra, carga e descarga, embarque e desembarque;
 - XI - plano de mobilidade corporativa do empreendimento, contendo metas mensuráveis de moderação do uso de transporte individual motorizado e estímulo aos modos coletivos e ativos.
- § 1º. O órgão municipal responsável pela mobilidade urbana deverá editar termos de referência específicos, que deverão detalhar o escopo do RIC, considerando as particularidades e impactos esperados.
- § 2º. O RIC poderá ser exigido de forma autônoma para a aprovação do licenciamento de empreendimentos que não estejam sujeitos ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).
- § 3º. Nos casos em que o empreendimento estiver sujeito à elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), o RIC integrará o estudo técnico setorial de mobilidade urbana, devendo instruir o processo de EIV para análise unificada do Poder Executivo.

TÍTULO V - DO SISTEMA FERROVIÁRIO

Art. 103. São diretrizes do sistema ferroviário:

- I - promoção da integração do Sistema Ferroviário à rede municipal de transportes, estimulando seu uso para fins turísticos, de passageiros e de cargas, de forma complementar ao sistema rodoviário; e
- II - incentivo à ampliação, modernização e utilização da infraestrutura ferroviária regional para o transporte de passageiros e de cargas, visando à integração intermunicipal, à redução do tráfego pesado e à melhoria da mobilidade regional.

Art. 104. A política relacionada ao Sistema Ferroviário seguirá prioritariamente as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme Anexo V:



- I - articular com as instâncias federais, estaduais e com a concessionária da via férrea a viabilidade do uso da infraestrutura existente para o transporte regular de passageiros entre Ouro Preto e Mariana, de forma complementar ao sistema rodoviário;
 - II - realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a reativação da conexão ferroviária entre Belo Horizonte e Ouro Preto; e
 - III - realizar estudos para utilização do modal ferroviário no transporte de cargas minerais, industriais e demais cargas de grande volume.
- Art. 105. As medidas mitigadoras e compensatórias identificadas no RIC serão implantadas às expensas do empreendedor e constituirão condição para a concessão das licenças urbanísticas e do alvará de funcionamento.

TÍTULO VI - DA RESILIÊNCIA DA MOBILIDADE MUNICIPAL

Art. 106. São diretrizes da resiliência da mobilidade municipal:

- I - compatibilização das intervenções viárias com a gestão de riscos geológicos e hidrológicos, visando à mitigação de vulnerabilidades em áreas de encosta e à garantia de rotas de contingência;
- II - priorização da segurança e da continuidade dos fluxos de emergência, rotas de evacuação e abastecimento logístico essencial em situações de calamidade ou desastres climáticos; e
- III - promoção da sustentabilidade ambiental do transporte motorizado, mediante o controle progressivo das emissões veiculares e o estímulo à transição para tecnologias limpas.

Art. 107. A promoção da resiliência da mobilidade municipal priorizará as seguintes estratégias operacionais, a serem executadas conforme o Anexo V:

- I - elaborar e instituir o Plano Municipal de Circulação e Contingência Viária;
- II - estimular a implantação de infraestrutura de recarga para veículos elétricos em áreas públicas do Município;
- III - estabelecer restrições de circulação e padrões de emissão de poluentes para veículos motorizados em áreas e horários específicos, condicionando o acesso a perímetros urbanos sob controle ambiental; e
- IV - monitorar as emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa do transporte motorizado, autorizando a restrição temporária de acesso a vias públicas em função de índices críticos de qualidade do ar.



TÍTULO VII - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 108. O Poder Executivo revisará e atualizará as diretrizes e metas estabelecidas neste Plano de Mobilidade Urbana no prazo máximo de 10 (dez) anos, a contar da data de sua publicação.

Art. 109. O Poder Executivo promoverá, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a revisão e a compatibilização da legislação urbanística e edilícia municipal com as diretrizes e objetivos estabelecidos neste Plano de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. A obrigação de ajuste prevista no caput aplica-se, prioritariamente, às normas de parcelamento, uso e ocupação do solo, ao código de obras e ao código de posturas do Município.

Art. 110. A análise dos processos administrativos de licenciamento urbanístico e de enquadramento de empreendimentos protocolados até a data de publicação desta Lei observará as regras e prazos de transição estabelecidos pela Lei Complementar de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS).

Art. 111. O Poder Executivo regulamentará as disposições do PlanMob/OP necessárias ao seu cumprimento, incluindo os roteiros de elaboração do Relatório de Impacto na Circulação (RIC), no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da publicação desta Lei Complementar.

Art. 112. Integram a presente lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I: Mapa rodoviário;
- II - Anexo II: Mapa de hierarquia viária;
- III - Anexo III: Quadro de características geométricas;
- IV - Anexo IV-a: Mapa do Plano de Intervenção Viária;
- V - Anexo IV-b: Quadro Plano de Intervenção Viária;
- VI - Anexo V: Estratégias operacionais;
- VII - Anexo VI: Glossário; e
- VIII - Anexo VII: Terminais de Integração e Eixos do Transporte Coletivo.

Art. 113. Ficam revogadas todas as disposições em contrário, e especificamente:

- I - a Lei Complementar nº 177, de 22 de maio de 2018;
- II - o Anexo II da Lei Complementar nº 93, de 21 de janeiro de 2011; e
- III - as disposições em contrário contidas em leis ordinárias ou complementares municipais que contrariem os parâmetros, diretrizes e exigências estabelecidos nesta Lei.

Art. 114. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



Ouro Preto, xx de xx de 2026.

Angelo Oswaldo de Araújo Santos

Prefeito Municipal