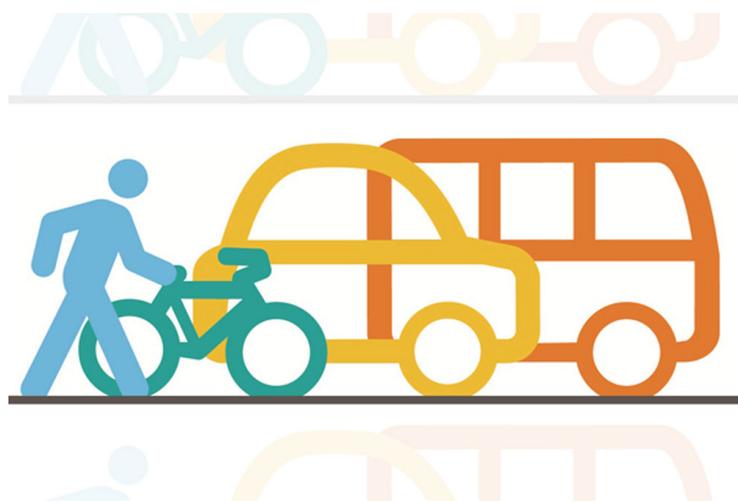


PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE LAGOA SANTA

RELATORIO FINAL

29/08/2016
MYR Projetos Sustentáveis



PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE LAGOA SANTA



RELATÓRIO FINAL PRODUTO VII

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGOA SANTA	
CONTROLE:	160829-R00
DATA:	29/08/2016

BELO HORIZONTE
2016

R. Centauro, 231 · 6º andar :: Belo Horizonte
:: 31 3245-6141 :: www.myr.eco.br

“É necessário saber o que queremos para a nossa cidade. E com certeza queremos que as pessoas estejam felizes. Viver em congestionamentos não é um exemplo do que planejamos para qualidade de vida.

A qualidade de vida urbana atrai as pessoas mais geniais - elas são tão boas no que fazem profissionalmente, por isso podem escolher onde viver. Grande intelectuais e referências não escolhem morar em cidades estressantes. Isso traz mais capital para os locais bem estruturados com o trânsito.

Uma boa cidade é aquela onde as pessoas desejam caminhar nas ruas.

As calçadas são os elementos mais importantes de uma infraestrutura urbana.

Melhorar ou não o trânsito de uma cidade só depende de uma coisa: decisão política.”

ENRIQUE PEÑALOSA – EX PREFEITO DE BOGOTÁ

FICHA CATALOGRÁFICA

MYR Projetos Sustentáveis

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE LAGOA SANTA-
RELATÓRIO 7: RELATÓRIO FINAL – Belo Horizonte, 2016.

Nº de páginas: 46

Responsável técnico: Sérgio Myssior, Paulo Rogério da Silva Monteiro.

Palavra chave: 1. Mobilidade Urbana; 2. Diretrizes; 3. Sistema de viário, trânsito e transporte.

1 - INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA CONSULTORA

EMPRESA:	MYR PROJETOS SUSTENTÁVEIS
CNPJ:	05.945.444/0001-13
RESPONSÁVEL:	Sérgio Myssior
TELEFAX:	(31) 3245-6141 / (31) 2555-0880
ENDEREÇO:	Rua Centauro, nº 231/ 6º andar – B. Santa Lúcia – CEP: 30360-310. Belo Horizonte - MG
E-MAIL:	gerentes@myrprojetos.com.br

1.2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE DE ELABORAÇÃO DO ESTUDO

NOME	FORMAÇÃO
Ana Paula de São José	Estagiária Eng. Ambiental
Daniel Martins Sampaio	Geógrafo, Me.
João Paulo Porto Melasipo	Geógrafo, Esp.
Kleber Menezes	Engenheiro Civil
Marina G. Paes de Barros	Cientista Social, Me.
Michel Jeber Handam	Geógrafo, Esp.
Paulo Rogerio da Silva Monteiro	Engenheiro Civil e de Transportes, Me.
Raquel Oliveira	Geógrafa, Esp.
Sérgio Myssior	Arquiteto e Urbanista, Esp.
Thaís Corrêa Moreira	Estagiária Eng. Civil
Thiago Gonçalves da Costa	Engenheiro Civil
Thiago Metzker	Biólogo, Dr.
Victor Hugo de Carvalho	Estagiário Eng. Ambiental
Victor Lima Migliorini	Engenheiro Civil
Vivian Barros Martins	Advogada, Me.

Sumário

1 - INFORMAÇÕES GERAIS.....	5
1.1 IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA CONSULTORA.....	5
1.2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE DE ELABORAÇÃO DO ESTUDO.....	5
2 - INTRODUÇÃO	7
3 - INSTITUIÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE LAGOA SANTA... 10	
4 - REPERCUSSÕES NA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL	17
4.1 ADEQUAÇÕES NA CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PREVISTA NO PROJETO DE LEI DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE LAGOA SANTA	18
4.2 ADEQUAÇÕES NAS LEIS DE PARCELAMENTO DO SOLO E DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....	20
4.3 ADEQUAÇÕES NA LEI QUE REGULAMENTA O SERVIÇO PÚBLICO TRANSPORTE POR TÁXI	26
4.4 LEVANTAMENTO DAS NECESSIDADES DE APROVAÇÃO DE NOVOS ATOS NORMATIVOS	29
4.4.1 Estacionamento rotativo	29
4.4.2 Padronização das calçadas.....	31
4.4.3 Vias e faixas exclusivas para o transporte público	33
4.4.4 Circulação e operação do transporte de carga na infraestrutura viária	35
4.4.5 Conselho de Mobilidade Urbana	36
4.4.6 Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	39
4.5 INTEGRAÇÃO DO PLANMOB LAGOA SANTA COM LEIS ORÇAMENTÁRIAS MUNICIPAIS.....	40
4.6 RESUMO DAS CONDIÇÕES JURÍDICAS.....	42
5 - REFERÊNCIAS.....	44

2 - INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana supõe a análise dos meios de deslocamentos que ocorrem ou têm impactos na circulação dentro do município, assim como a necessidade de infraestrutura associada aos diversos meios, no intuito de identificar e planejar ações de melhoria do Sistema de Mobilidade Urbana local.

O presente documento, em complemento ao Relatório de Prognóstico e Propostas, que compôs o Produto 5, apresenta diretrizes para a instituição do Plano de Mobilidade Urbana de Lagoa Santa (PlanMob Lagoa Santa) por meio de ato normativo e aponta as repercussões de suas propostas na legislação do Município Lagoa Santa.

O Produto 5 apresentou o prognóstico, as diretrizes e as propostas do PlanMob Lagoa Santa. As propostas, que foram elaboradas a partir das diretrizes, contemplam os seguintes desdobramentos: detalhamento de estratégias de implementação, ações prioritárias, instrumentos, órgãos municipais responsáveis e envolvidos e objetivos para cada eixo temático, bem como quando a ação ou medida deverá ser executada, segundo os cenários estabelecidos para seu alcance.

Para o desenvolvimento do presente Produto realizou-se análise conjunta dos conteúdos do Produto 5 e da legislação municipal levantada e analisada no Relatório do Diagnóstico, que compôs o Produto 4.

O Produto 4 apresentou os principais pontos das normas municipais que possuem relação com a mobilidade urbana, tendo como foco temas como circulação, estudo de impacto de

vizinhança, calçadas, trânsito, pavimentação, uso e ocupação do solo e regulamentação dos serviços de transporte municipais. Esse trabalho envolveu a seguinte legislação:

- Lei Orgânica de Lagoa Santa, promulgada em de 4 de maio de 1990;
- Lei nº 2.633, de 10 de outubro de 2006, que institui o Plano Diretor do Município de Lagoa Santa;
- Lei nº 2.862, de 29 de dezembro de 2008, que dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural do município de Lagoa Santa;
- Lei nº 2.759, de 28 de dezembro de 2007, que institui normas para o parcelamento do solo para fins urbanos no município de Lagoa Santa;
- Lei nº 03, de 05 de abril de 1950, que institui o Código de Posturas Municipais e alterações posteriores;
- Lei nº 2.863, de 31 de dezembro de 2008, que institui o Código de Obras e Edificações do Município de Lagoa Santa;
- Lei nº 2.594, de 16 de maio de 2006, que regulamenta o Serviço Público de Transporte Escolar do Município de Lagoa Santa - MG, e dá outras providências;
- Lei nº 2.746, de 31 de outubro de 2007, que dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo e individual de passageiros do Município de Lagoa Santa e dá outras providências;
- Lei nº 3.193, de 29 de julho de 2011, que regulamenta o Serviço Público de Transporte por Táxi do Município de Lagoa Santa- MG, e dá outras providências;
- Lei nº 3.277, de 11 de abril de 2012, que dispõe sobre o sistema cicloviário municipal e dá outras providências.

Foi avaliado ainda o Projeto de Lei nº 4.149/2015, que faz a revisão do Plano Diretor, revogando o anterior, e que se encontra em tramitação na Câmara Municipal desde 06 de maio de 2015.

A partir dessa análise foi possível identificar os aspectos legais que condicionam o Plano de Mobilidade Urbana ao estabelecerem objetivos, diretrizes, exigências, restrições e recomendações ao seu conteúdo, com destaque para o Plano Diretor, instrumento normativo orientador de toda a política de desenvolvimento urbano, na qual se inclui a política de mobilidade urbana.

Encerrada a elaboração dos conteúdos do PlanMob Lagoa Santa, é preciso criar condições jurídicas para a sua implementação, o que envolve dois aspectos.

O primeiro, abordado no Capítulo 3 deste Relatório, refere-se à instituição do Plano por meio de um ato normativo legislativo e/ou executivo, sendo essa análise realizada a partir dos comandos legais previstos na Lei Federal nº 12.587/2012 e no Plano Diretor do Município de Lagoa Santa, o que envolverá tanto o atualmente vigente, quanto a revisão prevista no Projeto de Lei em tramitação,

O segundo, objeto do Capítulo 4, refere-se à revisão da legislação municipal vigente, uma vez que a partir das propostas definidas como conteúdo do Plano podem se fazer necessárias alterações em leis municipais que se mostrarem incongruentes com o Plano e, por consequência, com os comandos legais previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, como também o estabelecimento de novos atos normativos municipais.

3 - INSTITUIÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE LAGOA SANTA

A Lei Federal nº 12.587/2012 fixou os conteúdos que o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar, conforme disposto em seu artigo 24:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Os parágrafos 1º e 3º do artigo 24 estabelecem que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível ao Plano Diretor ou nele inserido.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

[...]

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

O Plano Diretor deve ser aprovado como lei municipal por exigência prevista no artigo 182 da Constituição da República de 1988. Em relação ao Plano de Mobilidade Urbana, da análise dos dispositivos legais acima citados, fica claro que o inserir no Plano Diretor é uma

opção conferida pela lei federal aos Municípios e que não há exigência expressa de que, em sua integralidade, seja aprovado na forma de lei municipal.

O Caderno de Referência para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, elaborado pelo Ministério das Cidades e publicado em 2015, explicita essa não obrigatoriedade, mas recomenda a aprovação integral do Plano por meio de lei como estratégia para buscar um compromisso política dos Poderes Legislativo e Executivo e para garantia de permanência do Plano, nos termos seguintes:

A instituição do Plano de Mobilidade Urbana sob a forma de lei, ainda que não obrigatória, é recomendada para que a Administração Municipal e a Câmara de Vereadores legitimem a sua construção e resultados. Sugere-se mobilizar esforços para a aprovação integral do projeto, por ser produto de um longo processo técnico e participativo. A aprovação da lei é uma garantia da permanência do Plano, sem estar submetido às descontinuidades das sucessões políticas, respeitando a vontade de todos os que participaram da sua construção (p. 209).

Afim de fornecer subsídios a tomada de decisão quanto à institucionalização do PlanMob Lagoa Santa, o primeiro aspecto a analisar são as disposições do Plano Diretor em relação à mobilidade urbana.

A Lei nº 2.633, de 10 de outubro de 2006, que institui o Plano Diretor do Município de Lagoa Santa e que está atualmente vigente, contempla um capítulo destinado ao sistema viário, circulação e transportes, em que são estabelecidas diretrizes para a implementação do sistema viário e para o transporte público.

O Projeto de Lei nº 4.149/2015, que cuida da revisão do Plano Diretor de 2006, tendo em consideração as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, dispõe sobre o tema de forma mais consistente.

O artigo 11 institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e prevê a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana como seu instrumento de efetivação, sendo que fixa novos conteúdos de forma complementar aos requisitos previstos no artigo 24 da Lei Federal em análise:

Art. 11. A Política Municipal de Mobilidade Urbana compreende o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município, observadas as disposições da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Parágrafo único – O Poder Público Municipal deverá elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, observando as diretrizes previstas nesta Lei e contemplando os requisitos previstos no art. 24 da lei federal a que se refere o *caput* deste artigo, como também o seguinte:

- a) a hierarquização, o cadastramento e a classificação viária, considerando o mapa de vias existentes e sistema viário estruturador proposto, conforme Anexo I;
- b) a identificação de pontos de estrangulamento, pavimentação e drenagem.

O artigo 12 delimita a abrangência do sistema de mobilidade urbana, constituindo, assim, o objeto da Política Municipal de Mobilidade Urbana e, conseqüentemente, do seu respectivo Plano:

Art. 12. Os sistemas viários e de transportes no Município abrange:

- I – a malha viária;
- II – o sistema de circulação viária;
- III – os transportes coletivos e individuais públicos e privados, de cargas e de passageiros;
- IV – as necessidades específicas de circulação de bicicletas, pedestres e de deficientes físicos.

Os artigos 13 e 15, estabelecem diretrizes específicas para os sistemas viários e de transportes e para a circulação viária municipal. Por fim, o artigo 14 prevê a classificação viária e o Anexo II fixa os parâmetros urbanísticos para a implantação das vias públicas.

O PlanMob de Lagoa Santa em suas proposições previstas no Produto 5, é constituído por uma matriz de planejamento formada pelos seguintes campos:

- Porque fazer: apresenta o problema presente no município;
- Desafio a vencer: apresenta de uma forma genérica como solucionar tal problema;
- Diretriz: apresenta uma série de medidas específicas para a solução do problema;
- Quem fará: apresenta as partes responsáveis pela execução da diretriz;
- Onde: apresenta onde será aplicada a diretriz;
- Quando: apresenta o prazo estabelecido para a execução, que são definidos tendo em vista quatro horizontes: Imediato (até o final de 2017); Curto prazo (2017 e 2020); Médio prazo (2021 e 2024); Longo prazo (2024 e 2028).

Na sequência, a partir dessa matriz de planejamento, são propostas as ações, para as quais são descritos os seus objetivos, as metodologias de aplicação, partes envolvidas e interessadas, o prazo de aplicação e, por fim, correlaciona a diretriz atendida.

No ordenamento jurídico brasileiro, o princípio da legalidade impõe que a lei especifique o campo de atuação da Administração Pública possa que esta possa agir. Além disso, é garantido como direito fundamental que a criação de direitos e obrigações deve ocorrer por meio de lei.

Ao se analisar de forma conjunta as disposições das Leis Federais nº 12.587/2012 e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), da Lei Municipal nº 2.746/2007, que dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo e individual de passageiros do Município de Lagoa Santa, e do Projeto de Lei nº 4.149/2015, que cuida da revisão do Plano Diretor de 2006, entende-se ser possível aferir que o princípio da legalidade está resguardado para a ação administrativa do Poder Executivo de Lagoa Santa, tendo em vista que:

- a Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fixa as atribuições do Município em relação à mobilidade urbana e cria o Plano de Mobilidade Urbana, fixando o seu conteúdo mínimo, conforme artigos 5º, 6º, 7º, 18 e 24;
- o Código de Trânsito Brasileiro delimita as atribuições dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, conforme artigo 24;
- a Lei Municipal nº 2.746/2007 define a estrutura e organização administrativa municipal para o exercício das atribuições relativas à mobilidade urbana, ao criar o Departamento Municipal de Transporte e Trânsito (TRANSLAGO), vinculado à Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos, como também regula a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo e individual de passageiros;
- o Projeto de Lei nº 4.149/2015 institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana, complementa requisitos sobre o conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana, fixa parâmetros urbanísticos para a implantação do sistema viário e estabelece diretrizes específicas para os sistemas viários e de transportes e para a circulação viária municipal.

Sendo assim, em sendo aprovado o Projeto de Lei nº 4.149/2015, verifica-se que a Administração Pública em Lagoa Santa estará com seu campo de atuação delimitado pela legislação em aspectos relativos à competência, objeto, finalidade e instrumentos na condução da mobilidade urbana

Diante dessas considerações e também do conteúdo que compõe o PlanoMob Lagoa Santa (sintetizado anteriormente), entende-se que, do ponto de vista jurídico, não se faz necessário a aprovação de lei contemplando as suas proposições. Para trazer institucionalidade às proposições do PlanMob Lagoa Santa pode o Poder Executivo Municipal aprova-lo, por meio de Decreto.

Essa conformação foi recentemente adotada pelo Município de São Paulo, que incluiu disposições sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana em seu Plano Diretor, instituído pela Lei nº16.050, de 31 de julho de 2014, e aprovou o Plano de Mobilidade Urbana, por meio do Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016, a partir da seguinte exposição de motivos:

CONSIDERANDO que a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, determinou, em seu artigo 24, § 1º, que os municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sujeitos à elaboração de plano diretor, elaborem Plano de Mobilidade Urbana, de maneira integrada e com ele compatível, ou nele inserido;

CONSIDERANDO que a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, em seu artigo 229, exigiu que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana fosse elaborado pela Prefeitura de forma participativa, devidamente promovida na conformidade dos elementos constantes do processo administrativo nº 2014-0.134.409-3;

CONSIDERANDO a necessidade de ser estabelecida a sistemática para a atualização periódica de que trata o inciso XI do artigo 24 da Lei Federal nº 12.587, de 2012, a fim de garantir o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana.

No mesmo sentido, Belo Horizonte, tendo como referência a Lei Municipal nº 10.134, de 18 de março de 2011, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana, aprovou o Plano de Mobilidade Urbana, bem como estabeleceu diretrizes para o acompanhamento e o

monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, por meio do Decreto nº 15.317, de 2 de setembro de 2013, que teve a seguinte exposição de motivos:

[...] em conformidade com o disposto na Lei Municipal nº 10.134, de 18 de março de 2011, que instituiu a Política Municipal de Mobilidade Urbana, e considerando, ainda, o disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana,

Considerando o compromisso do Município de Belo Horizonte com o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana;

Considerando a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI, do art. 24 da Lei Federal nº 12.587/12, decreta [...]

O Decreto Municipal de São Paulo, incluiu o conteúdo propositivo do Plano como seu Anexo Único e realizou a devida articulação normativa com o Plano Diretor, nos termos do seu artigo 1º.

Art. 1º. Fica instituído, na forma do Anexo Único integrante deste decreto, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015, em cumprimento ao disposto no artigo 229 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

O texto do Decreto, na sequência, sintetiza, a organização e os eixos de proposições do PlanMob/SP 2015, cujo conteúdo integral consta no Anexo Único. Além disso, dispõe sobre os mecanismos de participação social e traz diretrizes para a atualização periódica, com vistas a cumprir o disposto no inciso XI, do artigo 24 da Lei Federal nº 12.587/2012.

O Poder Executivo do Município de Lagoa pode adotar estratégia semelhante à adotada por São Paulo, considerando que a revisão do Plano Diretor em tramitação na Câmara Municipal, contempla a instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana, conforme sintetizado anteriormente, e que as diretrizes e ações propostas no PlanMob Lagoa Santa não constituem em si conteúdo que deva ser regulado por lei.

Cumprido destacar que essa possibilidade não exclui a necessidade de alterações legislativas em decorrência da implementação das propostas do PlanMob Lagoa Santa.

Tratam-se de dois momentos distintos. O primeiro refere-se à aprovação do Plano por meio de um ato normativo. O segundo constitui-se em etapa de sua implementação, já que para criar condições jurídicas à implementação de algumas de suas propostas, será necessário realizar alterações legislativas, o que é abordado no próximo Capítulo deste relatório.

4 - REPERCUSSÕES NA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

Neste capítulo são apresentadas as adequações normativas que necessitam ser realizadas na legislação do Município de Lagoa Santa com vistas a criar condições jurídicas à implementação das diretrizes e propostas contidas no PlanMob Lagoa Santa, considerando as leis que foram levantadas no relatório do diagnóstico (Produto 4).

Além disso, foram incluídos tópicos para tratar de atos normativos que precisam ser aprovados como condição à implementação de algumas propostas e outro para abordar as leis orçamentárias municipais, tendo em vista a necessidade de incorporar as diretrizes e ações previstas no PlanMob Lagoa Santa ao planejamento orçamentário municipal.

Em relação às regulamentações relativas ao exercício de competências fixadas, pelo artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), para os órgãos e entidades executivos de trânsito do Município, as quais serão abordadas em diversos tópicos deste Capítulo, é necessário que Lagoa Santa seja integrada ao Sistema Nacional de Trânsito, por força do §2º do mencionado artigo, a saber: “para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.”

Cumprindo ainda destacar que o poder regulamentar do Poder Executivo Municipal no exercício das competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) não incluem a fiscalização, conforme delimitações contidas nos incisos VI, VII, VIII, IX e XX do artigo 24:

Art. 24 [...]

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas; [...]

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

Sendo assim, quanto à fiscalização não existi competência municipal normativa, cabendo ao Município aplicar as disposições do mencionado Código, exercendo atribuições exclusivamente executivas.

Para articular este Produto ao Produto 5, que contém as diretrizes e propostas do PlanMob Lagoa Santa, como também para realizar uma síntese das proposições deste Produto, antes do texto de cada tópico, com base na sistematização do Produto 5, são apresentadas as seguintes informações:

- Eixo temático envolvido;
- Ação relacionada;
- Diretriz atendida;
- Síntese das condições jurídicas.

4.1 ADEQUAÇÕES NA CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PREVISTA NO PROJETO DE LEI DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE LAGOA SANTA

Eixo temático envolvido:

- Sistema Viário

Ação relacionada:

- Ação 12 – Rever hierarquização viária

Diretriz atendida:

- Atualizar a classificação hierárquica viária legalmente definida, de forma a retratar a real e desejada função de cada uma das vias do município.

Síntese das condições jurídicas:

- Inclusão de conteúdos nos incisos I e IV do artigo 14 e substituição do Mapa contido no Anexo I do Projeto de Lei nº 4.149/2015, que institui o Plano Diretor do Município de Lagoa Santa e revoga a Lei nº 2.633/2006, que institui o Plano Diretor vigente.

O PlanMob Lagoa Santa propõe alterações na classificação e hierarquização das vias contidas do Projeto de Lei nº 4.149/2015, que cuida da revisão do Plano Diretor de 2006, tendo em vista o diagnóstico mais aprofundado e especializado sobre a funcionalidade atual do sistema viário de Lagoa Santa.

Considerando que o Projeto de Lei nº 4.149/2015 encontra-se ainda em tramitação, para conferir maior coerência ao marco legal relativo à política de desenvolvimento urbano recomenda-se que o Executivo Municipal avalie a possibilidade de encaminhar junto ao Legislativo a inserção de alíneas aos incisos I e IV do artigo 14 do Projeto de Lei nº 4.149/2015, como também a substituição do Mapa contido em seu Anexo I – Mapa da Estrutura Viária Existente e Proposta – pelos Mapas contidos nas figuras 09 e 10 do PlanMob Lagoa Santa (Produto 5), passando o Anexo I a ser denominado da seguinte forma: Anexo I-a – Mapa da Estrutura Viária Atual – e Anexo II-b – Mapa da Estrutura Viária Cenário Futuro.

Segue abaixo a redação atual do artigo 14 do Projeto de Lei nº 4.149/2015, com as inserções das alíneas aos incisos I e IV (em destaque), propostas em decorrência do PlanMob Lagoa Santa:

Art. 14 – [...]

I – vias de ligação regional: as vias de acesso e transposição do Município e de ligação entre a sede e os distritos especiais, com controle de acesso por meio de interseções sinalizadas ou obras de arte especiais, que se subdividem em:

- Rodovia Estadual;**
- Rodovia Urbana;**

c) Vias de Ligação:

II – vias arteriais: as principais vias de ligação entre bairros e entre os bairros e o centro, sendo permitida a entrada de veículos nas vias apenas em locais bem sinalizados e o estacionamento em locais determinados de forma a favorecer a localização do comércio, serviços e outras atividades;

III – vias coletoras: as vias auxiliares das vias arteriais, que cumprem o duplo papel de coletar e distribuir o tráfego local para as vias arteriais e dessas para as vias locais, de forma a minimizar impactos negativos nas áreas lindeiras, sendo permitido o estacionamento em locais determinados para favorecer a localização do comércio, serviços e outras atividades;

IV – vias locais: as vias destinadas predominantemente a promover o acesso imediato às unidades que abrigam atividades lindeiras, sendo permitido o estacionamento de veículos, que se subdividem em:

a) Vias locais;

b) Vias de loteamentos fechados;

c) Vias Rurais;

V – vias de pedestre: as vias destinadas preferencialmente à circulação de pedestres em condições especiais de conforto e segurança, sendo permitido o tráfego eventual de veículos para acesso às unidades lindeiras, para serviços públicos e privados e para segurança pública, enquadrando-se nesta classificação os becos, passagens e vielas existentes;

VI – ciclovias: as vias destinadas ao uso exclusivo de bicicletas e veículos não motorizados, excluídos aqueles movidos por tração animal, com diferenciação de pisos para circulação de pedestres, não sendo permitido o estacionamento de veículos motorizados.

4.2 ADEQUAÇÕES NAS LEIS DE PARCELAMENTO DO SOLO E DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Eixos temáticos envolvidos:

- Estrutura Urbana
- Logística Urbana
- Gestão

Ações relacionadas:

- Ação 01 – Criar uma política de adensamento em áreas próximas aos principais corredores de tráfego do município

- Ação 08 – Efetivar o adensamento nos principais corredores de tráfego
- Ação 35 – Instituir na forma de Lei a reserva de área interna para carga/descarga
- Ação 40 – Revisar e melhorar a avaliação de impactos de novos polos geradores de tráfego e de novos condomínios
- Ação 41 – Revisar a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural

Diretrizes atendidas:

- Integrar o planejamento urbano com as diretrizes de uso do solo do Plano Diretor, favorecendo o adensamento nos principais eixos viários do município.
- Analisar o impacto gerado pelos condomínios na articulação viária antes da liberação da construção;
- Reestruturar os processos, critérios e diretrizes de análise dos empreendimentos de impacto de forma a exigir a implantação de medidas efetivas de mitigação / compensação (urbana, viária e de circulação) dos impactos provocados;
- Exigir, nos novos parcelamentos de solo, que haja continuidade do sistema viário existente;
- Revisar o processo, a metodologia, as diretrizes e critérios para avaliação efetiva e eficiente dos impactos.
- Restringir o licenciamento de empreendimentos que tendem a utilizar as calçadas como estacionamento;
- Associar a aprovação de novos estabelecimentos à apresentação de projeto de área interna destinada à carga e descarga de mercadorias.

Síntese das condições jurídicas:

- Aprovar o Projeto de Lei nº 4.149/2015, que institui o Plano Diretor do Município de Lagoa Santa e revoga a Lei nº 2.633/2006, que institui o Plano Diretor vigente;
- Realizar revisão global da Lei nº 2.759, de 28 de dezembro de 2007, que estabelece normas para o parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Lagoa Santa, e da Lei nº 2.862, de 29 de dezembro de 2008, que dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município de Lagoa Santa, tendo em vista sua adequação

às diretrizes e critérios previstos no Projeto de Lei nº 4.149/2015 e considerando as propostas do PlanMob Lagoa Santa acima especificadas;

- Realizar revisão global das Portarias nº 21 de 13 de julho de 2011, que estabelece procedimentos para regularização e implantação de loteamentos fechados e dá outras providências, e nº. 23, de 14 de setembro de 2011, que estabelece procedimentos para avaliação e aprovação dos empreendimentos de impacto no âmbito municipal no anexo VII da Lei nº 2.633/06, em decorrência das revisões legislativas dos dois tópicos anteriores.

As condições jurídicas para a implementação das ações acima relacionadas envolvem de forma articuladas normas estabelecidas pelo Plano Diretor, Lei de Uso e Ocupação do Solo e Lei de Parcelamento do Solo do Município de Lagoa Santa. Por essa razão, do ponto de vista jurídico devem ser consideradas de forma conjunta.

As Portarias nº 21/2011 e nº 23/2011, cuja revisão é proposta na Ação 40 são regulamentos de disposições contidas no Plano Diretor vigente (Lei nº 2.633/2006) e na Lei de Parcelamento do Solo.

Logo, a revisão dessas leis municipais é fundamental para alcançar o objetivo pretendido por tal ação, qual seja “assegurar que a instalação de novos empreendimentos considerados polos geradores de tráfego esteja condicionada a medidas compensatórias que efetivamente minimizem os impactos sobre a mobilidade no Município”. A revisão das Portarias será um desdobramento da revisão dessas leis.

As ações acima especificadas envolvem aspectos estruturantes para o ordenamento territorial de Lagoa Santa que podem ser sintetizados nos temas seguintes abordados no PlanMob Lagoa Santa:

- estimular o adensamento buscando otimizar a infraestrutura urbana (o que inclui os corredores de tráfego) e aumentar a mobilidade no Município;
- assegurar na implantação de novos empreendimentos a articulação com o sistema viário do entorno e a minimização de impactos sobre a mobilidade no Município.

Esses temas tocam especialmente nos seguintes aspectos ligados à legislação urbanística municipal:

- zoneamento e parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo;
- instrumentos de estímulo à ocupação de vazios urbanos;
- disciplina prevista para a implantação de loteamentos fechados, tanto em novos empreendimentos, quanto em relação a autorização de fechamento de loteamentos já existentes;
- disciplina prevista para os empreendimentos de impacto, incluindo-se a definição desses empreendimentos;
- exigências relativas ao sistema viário como condição à aprovação de projetos de loteamentos.

Diversos aspectos das propostas contidas no PlanMob Lagoa Santa vinculadas às ações previstas neste tópico estão contemplados na revisão do Plano Diretor prevista no Projeto de Lei nº 4.149/2015.

Nas zonas urbanas que integram a macrozona não consolidada, denominada Zona Urbana Não Consolidada (ZUNC), são estabelecidos parâmetros urbanísticos restritivos.

Para a ZAR (Zona de Adensamento Restrito), que contempla a maior parte do território demarcado como ZUNC, o coeficiente de aproveitamento básico é 0,8, sendo que a lei de parcelamento, uso e ocupação do solo somente poderá estabelecer coeficiente de aproveitamento máximo, mediante realização de estudo técnico que comprove a existência de infraestrutura, conforme art. 100:

Art.100. São parâmetros urbanísticos que deverão ser fixados na lei de parcelamento, uso e ocupação do solo na ZAR:

I – afastamentos frontais, laterais e de fundo;

II – quota de terreno por unidade habitacional;

III – taxa de ocupação;

IV – coeficientes de aproveitamento máximo.

§ 1º – O coeficiente de aproveitamento máximo somente será fixado se comprovadamente, mediante estudo técnico para comprovação da capacidade de suporte, seguido da avaliação

e anuência do CONCIDADE, as áreas localizadas na ZAR forem capazes de receber maior adensamento.

§ 2º – O estudo técnico, a avaliação do CONCIDADE e a eventual fixação do coeficiente de aproveitamento máximo a que se referem o parágrafo anterior devem levar em consideração os seguintes aspectos:

- I – capacidade de infraestrutura;
- II – impacto de vizinhança;
- III – impacto ambiental;
- IV – modelo de desenvolvimento urbano local.

Por outro lado, o Projeto de Lei busca, ao instituir o parcelamento compulsório, nos termos do art. 199, estimular o adensamento de vazios urbanos em zonas com capacidade de infraestrutura, quais sejam, Zona de Adensamento Preferencial (ZAP), Zona de Interesse Social (ZEIS) e Zona de Interesse Cultural (ZIC), que integram a macrozona denominada Zona Urbana Consolidada (ZUC):

Art. 199. Os imóveis urbanos sujeitos à incidência do parcelamento compulsório são os terrenos não parcelados inseridos na Zona de Adensamento Preferencial (ZAP); Zona de Especial Interesse Social (ZEIS) e na Zona de Interesse Cultural (ZIC).

Quanto aos empreendimentos de impacto, o Projeto de Lei, nos artigos 170 a 175, traz mudanças em relação ao atual regramento previsto no Plano Diretor vigente, sendo relevante destacar a previsão contida no art. 173:

Art. 173. É vedada a implantação dos Empreendimentos de Impacto a que se refere o art. 171:

- I – em qualquer local em que seja demonstrada a impossibilidade de mitigar os impactos do empreendimento;
- II – em terreno lindeiro a via arterial e coletora de largura inferior a 15m (quinze metros) ou a via local.

Quanto à implantação de novos loteamentos, prevê no artigo 154 requisitos específicos relativos ao sistema viário:

Art. 154. Os novos loteamentos deverão:

- I – prever a reserva das áreas necessárias à implantação das vias previstas no Anexo I – Mapa da Estrutura Viária Existente e Proposta – e no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, previsto no art. 11 desta Lei;

II – ser interligados à malha viária existente, sendo necessário, para que seja viável, ao menos, um acesso por via oficial existente;

III – seguir a classificação viária definida no Anexo II – Quadro de Características Geométricas das Vias;

IV – ter seu sistema viário completamente ligado à malha urbana contígua, sendo de responsabilidade do loteador as reformas viárias que se fizerem necessárias para esse fim;
[...]

Sendo assim, a aprovação do Projeto de Lei nº 4.149/2015 constitui-se em aspecto de grande relevância para a criação de condições jurídicas à implementação das ações do PlanMob Lagoa Santa que se relacionam ao ordenamento territorial.

Em decorrência disso, para que as normas do ordenamento territorial estejam em harmonia com as diretrizes e critérios previstos na revisão do Plano Diretor, será necessária a revisão global da Lei nº 2.759, de 28 de dezembro de 2007, que estabelece normas para o parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Lagoa Santa, e da Lei nº 2.862, de 29 de dezembro de 2008, que dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município de Lagoa Santa.

Nessas revisões será fundamental considerar as diretrizes e propostas definidas no PlanMob Lagoa Santa, sobretudo aquelas relativas aos empreendimentos de impacto, à implantação de novos loteamentos e aos loteamentos fechados em geral. Além disso, especificamente na revisão das normas de uso e ocupação do solo, deve-se considerar as seguintes propostas específicas contidas nas Ações 35 e 40, respectivamente:

- permissão do uso do afastamento frontal para área de estacionamento de acordo com a classificação hierárquica da via, desde que o passeio não seja utilizado como parte da vaga ou como área de manobra;
- obrigatoriedade de reserva de área para carga e descarga de mercadorias na instalação de novos empreendimentos no Município, em função do tipo de edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário.

4.3 ADEQUAÇÕES NA LEI QUE REGULAMENTA O SERVIÇO PÚBLICO TRANSPORTE POR TÁXI

Eixo temático envolvido:

- Transporte Público

Ação relacionada:

- Ação 27 – Realizar estudos para reestruturação do sistema de táxi municipal

Diretriz atendida:

- Elaborar um estudo de viabilidade para verificar a necessidade de inclusão de veículos acessíveis no sistema de transporte por táxi municipal.
- Abrir um processo licitatório com intuito de licitar placas para táxis acessíveis no município.

Síntese das condições jurídicas:

- Rever o § 1º, do artigo 3º, e os artigos 33 a 37 e 39 da Lei nº 3.193, de 29 de julho de 2011, que regulamenta o Serviço Público de Transporte por Táxi do Município de Lagoa Santa- MG, caso o resultado do estudo a ser realizado conclua pela viabilidade de inclusão de categoria de veículos acessíveis às pessoas com deficiência no sistema municipal de transporte público por táxi e, com isso, na alteração de regras sobre a frota.

O PlanMob Lagoa Santa propõe a realização de estudo sobre o sistema municipal de transporte público por táxi, a fim de se avaliar o seu funcionamento e eventuais demandas suprimidas, bem como sobre a viabilidade acerca da necessidade de inclusão de veículos acessíveis nesse sistema.

Os dispositivos da Lei nº 3.193/2011, que, em princípio seriam afetados com as eventuais mudanças no sistema municipal de transporte públicos por táxi, a depender dos resultados do referido estudo, são aqueles relativos à frota e às categorias dos veículos, envolvendo o § 1º, do artigo 3º, e os artigos 33 a 37 e 39:

Art. 3º. O serviço de transporte individual de passageiros por táxi no Município de Lagoa Santa é gerenciado pela Prefeitura Municipal de Lagoa Santa – PMLS, através do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito – TRANSLAGO, e operado por terceiros, sob contrato de permissão, nos termos da Constituição Federal, delegada única e exclusivamente pela PMLS/TRANSLAGO após processo licitatório, respeitada a legislação vigente.

§ 1º - A abertura da licitação a que se refere o caput deste artigo será precedida de estudos que comprovem a viabilidade técnica e econômica do serviço, nunca sendo permitido um aumento superior a 20% (vinte por cento) da frota em uma única licitação.

§ 2º - As condições de habilitação para licitação serão definidas no respectivo edital.

Art. 33. Os veículos taxi serão divididos em 02 (duas) categorias, de acordo com conforto e acessórios disponíveis nos veículos: TAXI COMUM E TAXI ESPECIAL.

Art. 34. A frota de táxi do Município de Lagoa Santa, equivalente ao número de permissões existentes, na data da publicação desta lei, é de 230 (duzentos e trinta) veículos, correspondentes a 143 (cento e quarenta e três) permissões de táxi e 87 (oitenta e sete) de táxis especiais.

Art. 35. Os veículos utilizados para o serviço de táxi comum são aqueles com características originais de fábrica, satisfazendo as exigências do Código de Trânsito Brasileiro, desta lei e legislações pertinentes, observando os aspectos de segurança, conforto e estética, com as seguintes determinações:

I – Marca/Modelo homologados pela TRANSLAGO;

II – Modelos de espécie automóvel, com capacidade máxima de cinco passageiros, obrigatoriamente de 04 (quatro) portas, incluindo o motorista e com capacidade mínima de portamalas a ser definido pela TRANSLAGO.

III - Cinco anos de fabricação, no máximo, contados a partir do primeiro registro no órgão de trânsito.

Art. 36. Os táxis comuns que possuem seus alvarás de estacionamento com permissão para trabalharem no Aeroporto Internacional Tancredo Neves deverão ser dotados de ar condicionado e porta malas com litragem mínima de 400 (quatrocentos) litros.

Parágrafo único – os veículos que não preencherem os requisitos estabelecidos no caput deste artigo deverão ser substituídos, ao final da vida útil, por outros que se enquadrem dentro dessas normas.

Art. 37 Os taxis comuns que possuem seus alvarás de estacionamento com permissão para trabalharem no Município de Lagoa Santa, excetuando-se o Aeroporto Internacional Tancredo

Neves, deverão ser de espécie automóvel, obrigatoriamente com quatro portas, capacidade mínima de quatro passageiros e poderão ser de qualquer cor, a critério do permissionário, desde que não seja idêntica ou semelhante à cor do táxi especial e que seja única em toda a lataria externa do veículo.

Parágrafo Único – os veículos que não preenchem os requisitos estabelecidos no caput deste artigo deverão ser substituídos, ao final da vida útil, por outros que se enquadrem nas normas estabelecidas.

Art. 39 Somente poderão ser incluídos no serviço de táxi especial veículos que apresentam as seguintes características:

I – Modelo de espécie automóvel ou utilitário, com quatro ou cinco portas, com capacidade para até sete pessoas, incluindo o motorista, de categoria luxo e com capacidade mínima do portamalas a ser definido pela TRANSLAGO;

II – dois anos de fabricação, no máximo, contados a partir do primeiro registro no órgão de trânsito;

III – Cor azul em tonalidade definida por meio de portaria da TRANSLAGO;

IV – Rádio AM/FM;

V – Aparelho de ar condicionado;

VI – Manutenção das características originais de fábrica, atendidas as exigências do Código de Trânsito Brasileiro e da legislação específica, observados os aspectos de segurança e conforto, a critério da TRANSLAGO.

Parágrafo único – A TRANSLAGO poderá exigir que o veículo apresente outras características e acessórios, a serem definidos por meio de portaria, a qualquer tempo.

A Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) dispõe no artigo 51 sobre a acessibilidade ao serviço de táxi:

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo.

Essas normas devem ser consideradas na implementação da Ação 27 do PlanoMob Lagoa Santa, tanto na realização do estudo de viabilidade, quanto em eventual alteração da Lei nº 3.193/2011.

4.4 LEVANTAMENTO DAS NECESSIDADES DE APROVAÇÃO DE NOVOS ATOS NORMATIVOS

4.4.1 Estacionamento rotativo

Eixo temático envolvido:

- Sistema Viário

Ação relacionada:

- Ação 11 – Avaliar a possibilidade de implantação do estacionamento rotativo nas principais vias do Município.

Diretriz atendida:

- Realizar estudos a fim de verificar a viabilidade técnico-financeira do serviço de estacionamento rotativo no município, além de identificar os trechos prioritários para a sua implantação;
- Estruturar formal e institucionalmente o estacionamento rotativo e implementar ferramentas de gestão e de operação, especialmente quanto à fiscalização;
- Destinar os recursos captados pelo estacionamento rotativo para a realização de estudos ou obras para melhoria da mobilidade urbana.

Síntese das condições jurídicas:

- Caso o resultado do estudo a ser realizado conclua pela viabilidade da implantação de sistema municipal de estacionamento rotativo será necessário:
 - Aprovar lei, cujo projeto deve ser de iniciativa do Poder Executivo, para autorizar sua instituição (ver considerações abaixo) e autorizar a outorga de concessão onerosa, mediante licitação, para exploração por particulares, (caso a operação ocorra de forma indireta);
 - Regulamentar por meio de ato normativo infralegal do Poder Executivo (decreto e/ou portaria) o sistema municipal de estacionamento rotativo.

O PlanMob Lagoa Santa propõe a realização de estudo a fim de se verificar a viabilidade de implantação de estacionamentos rotativos na área central e nos principais corredores viários do Município. Além disso, integra o escopo dessa proposta a análise da possibilidade de reverter os recursos captados em investimentos para melhoria da mobilidade urbana.

O art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) contempla competência municipal específica sobre esse tema em seu inciso X, conforme segue abaixo:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...]

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; [...]

Além disso, o art. 23, V, da Lei Federal nº 12.587/2012, inclui, dentre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que os entes federativos poderão utilizar, o “estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

Na hipótese de o estudo a ser realizado concluir pela viabilidade da implantação de sistema municipal de estacionamento rotativo será necessário estabelecer sua normatização.

Há controvérsias sobre a necessidade de autorização legislativa municipal para a implantação do estacionamento rotativo.

Alguns entendimentos defendem ser necessário somente a regulamentação infralegal pelo Poder Executivo do Município, tendo em vista que a Lei Federal (Código de Trânsito Brasileiro) já contém tal autorização, uma vez que o artigo 24 faz menção a “órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios”.

Por outro lado, outros entendimentos sugerem que a previsão na lei federal não exclui a necessidade de autorização legislativa municipal, via projeto de lei de iniciativa do Poder Executivo, tendo em vista que o estacionamento rotativo envolve bem público municipal.

Além disso, caso a operação do estacionamento rotativo envolva a outorga de concessão onerosa, mediante licitação, para exploração por particulares, surge também a defesa pela necessidade de autorização legislativa.

Por fim, existindo ou não lei municipal autorizativa, a regulamentação sobre o funcionamento do sistema municipal de estacionamento rotativo deve ocorrer por meio de ato normativo infralegal do Poder Executivo (decreto e/ou portaria).

Quanto à destinação dos recursos captados com a eventual implantação do estacionamento rotativo em investimentos para melhoria da mobilidade urbana, a criação de um fundo apresenta-se como uma possibilidade, sendo que essa proposta é abordada no tópico 4.4.6 deste relatório.

4.4.2 Padronização das calçadas

Eixo temático envolvido:

- Pedestres e Calçadas

Ação relacionada:

- Ação 20 – Padronizar calçadas do Município

Diretriz atendida:

- Criar cartilha de construção e manutenção de calçadas, definindo padrões de revestimentos e dimensões.

Síntese das condições jurídicas:

- Regulamentar, por meio de ato normativo infralegal do Poder Executivo (decreto e/ou portaria), o artigo 47 da Lei nº 2.863, de 31 de dezembro de 2008, que institui o Código de Obras e Edificações do Município de Lagoa Santa.

O PlanMob Lagoa Santa propõe a criação de cartilha de construção e manutenção de calçadas e passeios, com vistas a definir padrões de revestimentos, dimensões, mobiliário urbano, infraestrutura, rampas e rebaixos de acordo com a acessibilidade.

O artigo 47 da Lei nº 2.863/2008, que institui o Código de Obras e Edificações do Município de Lagoa Santa, estabelece normas para a construção, reconstrução e conservação dos passeios:

Art. 47 - Compete ao proprietário a construção, reconstrução e conservação dos passeios em toda extensão das testadas do terreno, edificado ou não, de acordo com as disposições deste Código e da NBR 9050 da ABNT.

§ 1º - As rampas de acesso de veículos jamais poderão invadir o logradouro público, observando o comprimento máximo de 0,50m (cinquenta centímetros), tamanho suficiente para vencer altura do meio-fio.

§ 2º - O piso do passeio deverá ser de material resistente, antiderrapante e não interrompidos por degraus ou mudanças abruptas de nível.

§ 3º - Todos os passeios deverão possuir rampas de acesso junto às faixas de travessia e nas esquinas e largura mínima de 1,50m (um metro e meio), observando o alinhamento existente.

§ 4º - No caso de acidentes e obras que afetem a integridade do passeio, o agente causador será o responsável por sua reposição, a fim de garantir as condições originais do passeio danificado. A não recomposição do passeio implicará em multa estipulada no anexo V desta lei

Conforme previsto no glossário contido no Anexo I da referida Lei, considera-se passeio a “parte do logradouro público destinada ao trânsito de pedestres” e calçada o “revestimento de certa faixa do terreno, junto às paredes do edifício, feitas de material resistente e impermeável”.

A NBR 9050 da ABNT, a se refere o artigo 47, estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

As normas técnicas da ABNT têm a função de balizar a atuação técnica, sendo que não são normas jurídicas. Logo, não existe vinculação ao cumprimento dessas normas por todos, como acontece com as normas jurídicas. O Poder Público pode, entretanto, incorporá-las em sua legislação. Assim, seu conteúdo passa a integrar o ordenamento jurídico municipal e, com isso, a ter poder vinculante.

Os padrões complementares para a construção, reconstrução e conservação dos passeios e calçadas em relação àqueles estabelecido no Código de Obras e Edificações, bem como eventuais procedimentos a serem adotados na execução dessas intervenções, devem ser normatizados por meio de decreto do Poder Executivo.

A partir da completa normatização da matéria pelo Poder Público Municipal, a cartilha proposta será meio de dar publicidade ao seu conteúdo e de orientar o público alvo.

4.4.3 Vias e faixas exclusivas para o transporte público

Eixo temático envolvido:

- Transporte Público

Ação relacionada:

- Ação 29 – Realizar estudo de reestruturação do sistema de transporte coletivo urbano municipal

Diretriz atendida:

- Reestruturar o sistema no intuito de atender com uma frequência satisfatória e com pontualidade todas as regiões da cidade;
- Analisar a possibilidade de criação de vias e faixas exclusivas para o transporte público;
- Priorizar a articulação da cidade via transporte público.

Síntese das condições jurídicas:

- Regularizar, por meio de ato normativo infralegal do Poder Executivo, o sistema municipal de vias e faixas exclusivas para ônibus, caso o resultado do estudo a ser realizado conclua pela viabilidade dessa medida.

O PlanoMob Lagoa Santa prevê a realização de estudo sobre o sistema de transporte público municipal por ônibus, envolvendo, dentre outros, a verificação da necessidade de faixas exclusivas para ônibus, mediante avaliação do desempenho do sistema.

Com a aprovação da Lei Federal nº 12.587/2012 passou a existir previsão legal expressa dessa medida, pois o seu art. 23, IV, inclui, dentre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que os entes federativos poderão utilizar, a “dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados”.

Relevante destacar que a previsão desse instrumento surge como forma de possibilitar a efetivação da diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevista no art. 6º, II, da mencionada Lei, que confere prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

A competência para o Poder Executivo regulamentar essa matéria está prevista nos artigos 2º e 24, II, da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que definem como competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios regulamentar o uso e o trânsito nas vias sob sua circunscrição:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...]

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

Sendo assim, caso o estudo a ser realizado conclua pela necessidade de implantação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo, o Poder Executivo deverá regulamentar esse instrumento, por meio de ato normativo infralegal (decreto e/ou portaria) com vistas a estabelecer as regras para o seu funcionamento.

4.4.4 Circulação e operação do transporte de carga na infraestrutura viária

Eixo temático envolvido:

- Logística Urbana

Ações relacionadas:

- Ação 36 – Estudar viabilidade de implantação de carga e descarga noturna;
- Ação 37 – Criar rotas preferenciais para veículos pesados

Diretrizes atendidas:

- Realizar estudos para definição dos melhores locais para se implantar vagas de carga e descarga;
- Restringir o tráfego em determinadas vias e horários para alguns tipos de veículos.

Síntese das condições jurídicas:

- Regulamentar, por meio de ato normativo infralegal do Poder Executivo (decreto e/ou portaria) a circulação e operação do transporte de carga na infraestrutura viária.

O PlanMob Lagoa Santa, respectivamente nas Ação 36 e 37, propõe:

- a realização de estudo para melhor estabelecimento de horários preferenciais e locais apropriados de realização de carga e descarga de mercadorias na região central e corredores principais, envolvendo a avaliação de viabilidade da implantação de carga e descarga noturna;
- a restrição de tráfego de veículos pesados nas seguintes vias: Av. Getúlio Vargas; R. Barão do Rio Branco; Av. Acadêmico Nilo Figueiredo; Praça Dr. Lund e Rua Conde Dolabela.

A competência para o Poder Executivo regulamentar essa matéria está prevista no artigo 24, II, e parágrafo único do artigo 47, ambos da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...]

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; [...]

Art. 47. [...]

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Além disso, o art. 23, VI, da Lei Federal nº 12.587/2012, inclui, dentre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que os entes federativos poderão utilizar, “controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições”.

Sendo assim, a partir dos estudos realizados, o Poder Executivo deverá normatizar a circulação e operação do transporte de carga, por meio de ato normativo infralegal.

No caso da implantação da restrição de acesso, ainda que o PlanMob Lagoa Santa tenha definido as vias públicas envolvidas, são necessárias outras definições para que a medida possa ser aplicada, como a definição de veículos pesados e a extensão da restrição.

4.4.5 Conselho de Mobilidade Urbana

Eixo temático envolvido:

- Gestão

Ação relacionada:

- Ação 42 - Criar o Conselho de Mobilidade Urbana

Diretriz atendida:

- Criar um grupo multisetorial, formado por diferentes áreas do governo, que consolide, analise e direcione os planos, estudos, projetos e empreendimentos que se relacionem com a mobilidade urbana na cidade;
- Criar um corpo técnico no órgão gestor que execute as diretrizes do plano de mobilidade e contribua para o planejamento de outros planos no futuro.

Síntese das condições jurídicas:

- Aprovar o Projeto de Lei nº 4.149/2015, que institui o Plano Diretor do Município de Lagoa Santa e revoga a Lei nº 2.633/2006, que institui o Plano Diretor vigente;
- Elaborar e aprovar o Regimento Interno do CONCIDADE, conforme artigos 224 e 234 do Projeto de Lei nº 4.149/2015, que, dentre outros, disporá sobre o funcionamento e a estrutura dos seus Comitês Técnicos.

O objetivo da proposta de criar um Conselho de Mobilidade Urbana é “aprofundar a discussão do tema da mobilidade e construir coletivamente a visão da cidade, simultânea às discussões relativas ao planejamento territorial municipal”.

Tendo em vista esse objetivo e as duas diretrizes vinculadas, verifica-se que essa proposta pode ser atendida a partir da aprovação do Projeto de Lei nº 4.149/2015, que cuida da revisão do Plano Diretor de 2016.

O artigo 219 do PL cria o Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) como órgão colegiado, de natureza deliberativa, composto por membros dos Poderes Executivo e Legislativo e da sociedade civil.

Já o seu artigo 224 cria, no âmbito do CONCIDADE, 04 (quatro) Comitês Técnicos com função de assessoramento, quais sejam: (1) Habitação; (2) Saneamento Básico e Meio Ambiente; (3) Mobilidade Urbana; (4) Planejamento e Regulação Urbanos.

Os parágrafos do artigo 224 preveem que na composição desses Comitês deverá ser observada a paridade na representação dos segmentos que compõem o CONCIDADE e

que o seu funcionamento e estrutura serão estabelecidos no Regimento Interno do CONCIDADE.

Essa conformação de um conselho que aglutine as principais políticas públicas ligadas ao desenvolvimento urbano e que seja constituído por comitês técnicos com a função de subsidiar o plenário segue o modelo do Conselho Nacional das Cidades.

Como referência seguem transcritos os artigos 25 e 28 do Regimento Interno do Conselho Nacional das Cidades, que fixam as atribuições gerais dos Comitês Técnicos e as específicas do Comitê Técnico de Mobilidade Urbana:

Art. 25. São atribuições gerais dos Comitês Técnicos:

- I - preparar as discussões temáticas para apreciação e deliberação do Conselho;
- II - promover articulação com os órgãos e entidades promotoras de estudos, propostas e tecnologias relacionadas à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano; e
- III - apresentar relatório conclusivo ao Plenário do ConCidades, sobre matéria submetida a estudo, dentro do prazo fixado por este, acompanhado de todos os documentos que se fizerem necessários ao cumprimento de suas finalidades.

Art. 28. O Comitê Técnico de Trânsito, Transporte, e Mobilidade Urbana tem por finalidade o debate e encaminhamento de proposições ao Plenário do Conselho sobre:

- I- a formulação, implementação e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável; II- a definição de diretrizes para regulação e gestão dos serviços de transporte coletivo urbano;
- III- formulação do marco legal da gestão de trânsito, transporte e mobilidade urbana;
- IV- elaboração, acompanhamento e avaliação do Plano Nacional de Trânsito, Transporte, e Mobilidade Urbana;
- V- diretrizes e prioridades para alocação de recursos sob gestão da União em Trânsito, Transporte, e Mobilidade Urbana;
- VI- regras e critérios para aplicação e distribuição dos recursos federais em Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, bem como o acompanhamento de sua implementação, inclusive os recursos relativos a CIDE, FUNSET e DPVAT;
- VII- política de Subsídios para financiamentos;
- VIII- acompanhamento e avaliação dos planos nacionais, metropolitanos e municipais de mobilidade urbana sustentável;
- IX- recomendações sobre a integração das políticas setoriais de transporte e trânsito;

- X- inserção do conceito de mobilidade, acessibilidade, sensibilização e universalidade na Política de Desenvolvimento Urbano;
- XI- informações e estudos sobre planejamento e gestão da política de mobilidade urbana;
- XII- definição de regras e critérios para financiamento da infra-estrutura para o transporte coletivo e acompanhamento e implementação;
- XIII- implementação e acompanhamento da política metro-ferroviária urbana;
- XIV- definição de indicadores e parâmetros para a redução dos custos dos insumos do transporte coletivo urbano e acompanhamento de sua efetividade;
- XV- recomendações, orientações e propostas com vistas à universalização do acesso ao transporte coletivo e inclusão social, inclusive o barateamento e/ou subsídios das tarifas;
- XVI- recomendações, orientações e subsídios para o desenvolvimento tecnológico do setor visando melhoria da mobilidade urbana, preservando os postos de trabalho;
- XVII- propostas de alteração da matriz energética do transporte coletivo sobre pneus;
- XVIII- recomendações e orientações gerais para a elaboração de indicadores de impacto dos meios de mobilidade urbana no Meio Ambiente;
- XIX- recomendações, orientações e subsídios para a elaboração e implementação de projetos de redução do número de acidentes e vítimas da circulação;
- XX- diretrizes e prioridades para implementação da política de transporte não motorizado;
- XXI- implementação, acompanhamento e divulgação de planos nacionais de priorização e incentivo à circulação de pedestres;
- XXII- desenvolvimento e fomento de Projetos para a moderação do Tráfego motorizado.

Diante disso, com a aprovação do Projeto de Lei nº 4.149/2015 e a posterior elaboração e aprovação do Regimento Interno do CONCIDADE, que, dentre outros, disporá sobre o funcionamento e a estrutura dos seus Comitês Técnicos, as condições legais para a implementação da Ação 42 do PlanMob Lagoa Santa estarão atendidas.

4.4.6 Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Ação relacionada:

- Ação 43 – Criar Fundo Municipal de Mobilidade

Diretriz atendida:

- Criar um corpo técnico no órgão gestor do trânsito municipal que unifique estes planos / estudos / projetos e que busque parcerias (públicas ou privadas) para a aplicação dos mesmos.

Síntese das condições jurídicas:

- Aprovar lei, cujo projeto deve ser de iniciativa do Poder Executivo, para criar o Fundo Municipal de Mobilidade, caso o resultado do estudo a ser realizado conclua pela viabilidade de criação desse Fundo.

O PlanMob Lagoa Santa propõe que seja analisada a possibilidade de criação do Fundo Municipal de Mobilidade, que aplicaria seus recursos em políticas públicas municipais de melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana.

Caso o estudo a ser realizado conclua pela viabilidade de implementação dessa ação, será necessário a aprovação de lei, cujo projeto deve ser de iniciativa do Poder Executivo, para criar o mencionado Fundo, com vistas a estabelecer os recursos que o constituirão, as ações que poderão ser financiadas por tais recursos e a instituição do seu conselho gestor.

As receitas obtidas com o estacionamento rotativo (caso seja implantado a partir da Ação 11 do PlanMob Lagoa Santa) e com as multas de trânsito, dentre outras, podem ser destinadas ao Fundo.

Por fim, cumpre destacar que, caso seja aprovado o Projeto de Lei nº 4.149/2015, que cuida da revisão do Plano Diretor de 2016, para assegurar a integração das políticas de desenvolvimento urbano, mostra-se adequado que o Conselho Municipal da Cidade (sobre esse tema ver tópico 4.4.5 deste relatório) desempenhe as funções de conselho gestor do Fundo de Mobilidade Urbana ou tenha representantes que o integrem.

4.5 INTEGRAÇÃO DO PLANMOB LAGOA SANTA COM LEIS ORÇAMENTÁRIAS MUNICIPAIS

A implementação de muitas ações previstas no PlanMob Lagoa Santa depende de investimento. O financiamento dessas ações pode ser viabilizado de diversas formas, tais como: recursos financeiros do orçamento geral do Município; transferências voluntárias de recursos da União ou do Estado de Minas Gerais; recursos gerados pela política de mobilidade urbana (como os decorrentes da implantação de estacionamento rotativo, cuja

avaliação de implantação está prevista na Ação 11 do PlanMob Lagoa Santa); recursos privados (como os oriundos de parcerias público-privadas e de medidas mitigadoras ou compensatórias).

Em relação ao investimento público municipal, é necessário que o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei do orçamento anual, todas de iniciativa do Poder Executivo, nos termos do artigo 103 da Lei Orgânica, incorporem as diretrizes e ações previstas no PlanMob Lagoa Santa, levando-se em consideração os quatro horizontes de prazos de execução fixados, quais sejam:

- Imediato: diretrizes a serem cumpridas até o final de 2017;
- Curto prazo: diretrizes a serem cumpridas entre os anos de 2017 e 2020;
- Médio prazo: diretrizes a serem cumpridas entre os anos de 2021 e 2024;
- Longo prazo: diretrizes a serem cumpridas entre os anos de 2024 e 2028.

A Lei Federal nº 12.587/2012, ao tratar dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana, aborda essa necessidade de integração do planejamento da mobilidade urbana com o planejamento orçamentário, nos termos do artigo 25:

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

O planejamento orçamentário municipal é fundamental para viabilizar o financiamento público da mobilidade urbana em Lagoa Santa de forma global, uma vez que a captação de recursos oriundos de transferências voluntárias da União ou do Estado depende, em geral, da comprovação de previsão de contrapartida na lei orçamentária do conveniente (no caso, o Município de Lagoa Santa), de acordo com os critérios estabelecidos nas leis de diretrizes orçamentárias dos concedentes (no caso, a União ou o Estado).

4.6 RESUMO DAS CONDIÇÕES JURÍDICAS

Ações do PlanMob Lagoa Santa (Produto 5) e item correspondente neste relatório (Produto 07)	Adequações no Projeto de Lei nº 4.149/2015	Aprovar o Projeto de Lei nº 4.149/2015	Rever a Lei nº 2.759/2007	Rever a Lei nº 2.862/2008	Rever a Lei 3.193/2011nº	Aprovar Lei (iniciativa do Executivo)	Publicar regulamentação (decreto e/ou portaria)
Ação 01 – Criar uma política de adensamento em áreas próximas aos principais corredores de tráfego do município – Item 4.2							
Ação 08 – Efetivar o adensamento nos principais corredores de tráfego – Item 4.2							
Ação 11 – Avaliar a possibilidade de implantação do estacionamento rotativo nas principais vias do Município – Item 4.4.1							
Ação 12 – Rever hierarquização viária – Item 4.1							
Ação 20 – Padronizar calçadas do Município – Item 4.4.2							
Ação 27 – Realizar estudos para reestruturação do sistema de táxi municipal – Item 4.3							
Ação 29 – Realizar estudo de reestruturação do sistema de transporte coletivo urbano municipal – Item 4.4.3							

Ações do PlanMob Lagoa Santa (Produto 5) e item correspondente neste relatório (Produto 07)	Adequações no Projeto de Lei nº 4.149/2015	Aprovar o Projeto de Lei nº 4.149/2015	Rever a Lei nº 2.759/2007	Rever a Lei nº 2.862/2008	Rever a Lei 3.193/2011nº	Aprovar Lei (iniciativa do Executivo)	Publicar regulamentação (decreto e/ou portaria)
Ação 35 – Instituir na forma de Lei a reserva de área interna para carga/descarga – Item 4.2							
Ação 36 – Estudar viabilidade de implantação de carga e descarga noturna – Item 4.4.4							
Ação 37 – Criar rotas preferenciais para veículos pesados – Item 4.4.4							
Ação 40 – Revisar e melhorar a avaliação de impactos de novos polos geradores de tráfego e de novos condomínios – Item 4.2							
Ação 41 – Revisar a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural – Item 4.2							
Ação 42 - Criar o Conselho de Mobilidade Urbana* – Item 4.4.5							
Ação 43 – Criar Fundo Municipal de Mobilidade – Item 4.4.6							

* No caso da Ação 42, a regulamentação deve ocorrer por meio de regimento interno do CONCIDADE.

5 - REFERÊNCIAS

BELO HORIZONTE. Lei nº 10.134, de 18 de março de 2011. Disponível em <http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa> Acesso em 10 de julho de 2016.

BELO HORIZONTE. Decreto nº 15.317, de 2 de setembro de 2013. Disponível em <http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa> Acesso em 10 de julho de 2016.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm Acesso em 29 de julho de 2016.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em 29 de julho de 2016.

BRASIL, Ministério das Cidades. Caderno de Referência para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB), Brasília, 2015. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf> Acesso em 02 de julho de 2016.

BRASIL, Ministério das Cidades. Regimento Interno do Conselho Nacional das Cidades. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/conselho-das-cidades/legislacao> Acesso em 05 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei Orgânica de Lagoa Santa, promulgada em de 4 de maio de 1990.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.633, de 10 de outubro de 2006. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.862, de 29 de dezembro de 2008. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.759, de 28 de dezembro de 2007. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 03, de 05 de abril de 1950. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.863, de 31 de dezembro de 2008. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.594, de 16 de maio de 2006. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 2.746, de 31 de outubro de 2007. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 3.193, de 29 de julho de 2011. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA. Lei nº 3.277, de 11 de abril de 2012. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/leismun1> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA, SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. Portaria nº 21, de 13 de julho de 2011. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/portarias-sp-785903548> Acesso em 01 de julho de 2016.

LAGOA SANTA, SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO. Portaria nº 23, de 14 de setembro de 2011. Disponível em <http://www.lagoasanta.mg.gov.br/index.php/portarias-sp-785903548> Acesso em 01 de julho de 2016.

RABELLO, Sônia. O Poder de Polícia Normativo, o Direito Urbanístico e as normas de Planejamento Urbano. Tese elaborada como requisito parcial para o concurso ao cargo de Professor Titular de Direito Administrativo da Faculdade de Direito da Universidade do

Estado do Rio de Janeiro. Disponível em <http://www.soniarabello.com.br/category/biblioteca-de-direito/livros/> Acesso em 02 de julho de 2016.

SÃO PAULO. Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=212623> Acesso em 10 de julho de 2016.

SÃO PAULO. Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo: PlanMob São Paulo 2015. Disponível em http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf Acesso em 10 de julho de 2016.