

## LEI MUNICIPAL Nº 1.595/2019, DE 03 DE OUTUBRO DE 2019

### INSTITUI A POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTA TEREZA/RS E ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA.

**GILNEI FIOR**, Prefeito Municipal de Santa Tereza, Estado do Rio Grande do Sul,

**Faço Saber** que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

#### CAPITULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 1º.** Esta Lei Complementar institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santa Tereza e estabelece as diretrizes para a gestão e o monitoramento de sua implementação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana nos moldes previstos no artigo 24 da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**Parágrafo único** - Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade e integram a política de mobilidade urbana.

**Art. 2º.** O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º - São meios de transportes urbanos:

I - Motorizados; e

II - Não motorizados.

§ 2º - São serviços de transportes urbanos:

I - De passageiros:

a) Coletivo; e

b) individual.

II. De cargas:

§ 3º - São infraestrutura de mobilidade urbana:

I - Vias e logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - Estacionamentos;

III - Terminais, estações e demais conexões;

IV - Sinalização viária e de trânsito;

- V - Equipamentos e instalações;
- VI - Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## **Seção I Das Definições**

**Art. 3º.** Para os fins desta Lei, considera-se:

- I - Meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;
- II - Meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;
- III - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- IV - Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
- V - Serviço de transporte individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas, também denominado serviço de táxi;
- VI - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- VII - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- VIII - Transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;
- IX - Transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo em municípios de diferentes estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;
- X - Acessibilidade: a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade.

## **CAPITULO II DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS**

**Art. 4º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Tereza obedece aos seguintes princípios:

- I - Acessibilidade Universal;

- II - Desenvolvimento Sustentável;
- III - Equidade no acesso ao transporte público coletivo;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte;
- V - Gestão democrática e controle social;
- VI - Segurança nos deslocamentos;
- VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus no uso dos diferentes modos;
- VIII - Equidade, eficácia e efetividade na circulação urbana.

**Art. 5º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Tereza possui como objetivos gerais:

- I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e sócio econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia continuado aprimoramento da mobilidade urbana.

**Art. 6º.** A Política de Mobilidade Urbana de Santa Tereza orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - Incentivo ao desenvolvimento tecnológico promovendo o uso de energias renováveis e menor poluição;
- VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

### **CAPITULO III**

#### **DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA TEREZA/RS**

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

- I - Os Princípios, Objetivos e Diretrizes;

II - Um Plano de Diretrizes e estabelecimento de ações para alcance dessas diretrizes:

- a) Estruturação Institucional;
- b) Classificação e hierarquização do sistema viário e organização da circulação;
- c) Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres;
- d) Qualificação da infraestrutura de circulação de ciclistas;
- e) Promoção da acessibilidade universal;
- f) Organização da Circulação Viária;
- g) Condições seguras e humanizadas de circulação viária;
- h) Impactos ambientais e urbanísticos no sistema de transporte;
- i) Controle e demanda de tráfego urbano;
- j) Acessibilidade, transporte coletivo e escolar;
- k) Operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- l) Integração da mobilidade com planejamento urbano.

III - Estudo prévio da viabilidade financeira para cumprimento das ações;

IV - Hierarquização das Diretrizes propostas de acordo com os estudos de cenários e aplicabilidade;

V - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Tereza que contém os indicadores necessários para o monitoramento.

## **Seção I**

### **Da Estruturação Institucional**

**Art. 8º.** A estruturação institucional possui a finalidade de promover ações normativas e reguladoras para a obtenção das condições necessárias de organização do sistema de mobilidade urbana, em prioridade:

- I - Projetos educativos de educação no trânsito;
- II - Articulação do órgão de mobilidade urbana as demais políticas urbanísticas;
- III - Projeto de revisão do cadastro técnico, nomenclatura e numeração de logradouros – regularização de nomes de ruas e bairros;
- IV - Garantir a função e atribuição do Conselho de Mobilidade Urbana.

## **Seção II**

### **Hierarquização Viária**

**Art. 9º.** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana nos aspectos da hierarquização viária, o poder público priorizará:

- I - Prioridades das vias urbanas serão:

- 1º - Pedestres;
- 2º - Ciclistas;
- 3º - Bicicletas de serviço;
- 4º - Transporte coletivo;
- 5º - Táxis e veículos de carga;
- 6º - Caros compartilhados;
- 7º - Carros e motos.

### **Seção III**

#### **Qualificação Da Infraestrutura De Circulação Dos Pedestres**

**Art. 10º.** A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias para as calçadas e travessias.

**Art. 11º.** Tem como objetivo garantir a segurança e acessibilidade ao pedestre e a fiscalização das calçadas em planejamento e execução conforme o Guia de Calçadas.

**Art. 12º.** A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres deverá garantir:

I - Melhorias da infraestrutura das calçadas, gerando acessibilidade e atratividade ao pedestre, promovendo incentivo na utilização do modal a pé e, garantir a integralidade da zona urbana, em consideração a moradia e ao trabalho;

II - Promoção do acesso ao pedestre aos parques e praças e a promoção das medidas de priorização dos deslocamentos a pé nas centralidades da cidade;

III - Promoção da qualidade da segurança dos pedestres nas travessias;

IV - Elaboração do Guia de Calçadas, dentro do prazo de um ano.

**Parágrafo único** - Pedestre é todo aquele que utiliza das vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, e o ciclista desmontado e empurrando a bicicleta, ficando equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

**Art. 13º.** São direitos dos pedestres:

I - Ir e vir a pé ou com a utilização de cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e algum constrangimento de qualquer natureza;

II - Transitar em calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de qualquer tipo de obstáculos, de responsabilidade pública ou privada, do tipo fixo ou móvel, com piso antiderrapante, não trepidante para a

circulação em cadeira de roda, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - Transitar em faixas de travessias nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - Ter iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V - Equipamentos e mobiliário urbano que promovam a facilidade da mobilidade e acessibilidade universal.

**Parágrafo único** - É garantida as pessoas portadoras de deficiência e àquelas com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que delimitam ou impossibilitem a circulação com autonomia e espontaneidade.

**Parágrafo único** - Fica a cargo dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e acessível e o acesso à cidade.

**Art. 14º.** São deveres dos pedestres:

I - Andar obrigatoriamente nas calçadas, preferencialmente ao lado direito;

II - Quando não possuir faixa de pedestres para a travessia em uma distância de até 50 metros, fazer a travessia com trajeto perpendicular ao eixo da via, tomando os cuidados de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos.

#### **Seção IV**

#### **Qualificação Da Infraestrutura De Circulação Dos Ciclistas**

**Art. 15º.** A Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias na infraestrutura e mobilidade cicloviária.

**Art. 16º.** Tem como objetivo promover a mobilidade cicloviária para o Município com qualidade, segurança e acessibilidade ao longo de todo o perímetro urbano.

**Art. 17º.** A qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas deve garantir:

I - A organização e planejamento da estrutura cicloviária;

II - O estabelecimento de rede cicloviária eficiente que atenda às necessidades de deslocamentos da área urbana e rural, com segurança, conforto e atratividade;

Estabelecimento de rede cicloviária:

a) Estudo de viabilidade para implantação de uma ciclovia paralela a ERS 444 iniciando centro histórico, passando no parque de eventos até vale dos vinhedos;

b) Estudo de viabilidade para implantação de uma ciclovia iniciando no moinho, passando pelo Loteamento Stringhini, centro histórico até estação ferroviária;

c) Estudo de viabilidade para implantação de uma ciclovia iniciando centro histórico até a linha José Júlio, Comunidade São José.

III - O trabalho com mecanismos ou programas de atratividade de transporte por bicicletas;

IV - A gestão do sistema cicloviário em conjunto com toda a gestão de mobilidade urbana;

V - Programas de educação cicloviária.

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

## **Seção V**

### **Promoção Da Acessibilidade Universal**

**Art. 18º.** A Promoção da acessibilidade universal se caracteriza pela geração de mecanismos de inclusão social e de democratização, permitindo a todos o acesso aos bens e serviços que o Município oferece.

**Art. 19º.** Tem como objetivo promover a acessibilidade universal.

**Art. 20º.** A promoção da acessibilidade universal deve garantir:

I - Eliminação das barreiras urbanísticas que impedem o cidadão de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano;

II - Promoção da infraestrutura adequada à acessibilidade nas vias públicas e no transporte coletivo;

III - Rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança;

IV - Adaptação do transporte coletivo aos portadores de necessidades especiais e aos portadores de mobilidade reduzida;

V - Promoção de acessos com acessibilidade nos equipamentos de apoio ao transporte público.

## **Seção VI**

### **Organização Da Circulação Viária**

**Art. 21º.** São diretrizes para a organização da circulação viária da área urbana:

- I - Melhoria da circulação e acessibilidade viária;
- II - Melhoria do desempenho do sistema viário;
- III - Desenvolvimento da circulação viária segura;
- IV - Melhoria da sinalização vertical e horizontal;
- V - Alcançar a otimização do sistema viário, com melhoria do seu desempenho, capacidade, diminuição nos tempos de deslocamento e amortecimento de pontos de conflito.

**Art. 22º.** São consideradas ações estratégicas para organização da circulação viária:

- I - Implantação de dispositivos que diminuem a velocidade dos veículos em locais geradores de conflito;
- II - Estabelecer uma equipe técnica multidisciplinar para gestão, análise e fiscalização da aprovação de projetos de impacto;
- III - Elaboração e aplicação de projetos de sinalização horizontal e vertical;
- IV - Estudo de mitigação de conflito nos cruzamentos elencados como problemáticos de acordo com o Plano de Mobilidade urbana de Santa Tereza.

## **Seção VII**

### **Condições Seguras E Humanizadas De Circulação Viária**

**Art. 23º.** De modo a atingir as metas e diretrizes, nos aspectos da integração, humanização e segurança das vias o poder público priorizará:

- I - Implantação de infraestrutura controladora de velocidade, principalmente em locais de maior demanda de passagem de pedestre;
- II - Projeto de iluminação das vias principais com luminárias assimétricas e de tamanhos variados, para o cuidado especial de pedestres e ciclistas;
- III - Sinalização horizontal e vertical, com prioridade da área central e vias principais.

## **Seção VIII**

### **Impactos Ambientais E Urbanísticos No Sistema De Transporte**

**Art. 24º.** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana, nos aspectos à impactos ambientais e urbanísticos no sistema de transporte, o poder público priorizará:

I - Elaboração do Plano de Drenagem Urbana com detalhamento de projetos para as áreas críticas cm inundações pontuais e levantamento dos pontos críticos;

II - Elaboração do Plano de Arborização Urbana;

III - Promover a concentração de mobilidade urbana em modais não motorizados, com a intenção da diminuição de poluentes.

### **Seção IX**

#### **Controle E Demanda De Tráfego Urbano**

**Art. 25º.** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana, nos aspectos do controle e demanda de tráfego urbano, o poder público priorizará:

I - Sistema de fretamento controlado e devidamente legalizado;

II - Caronas solidárias;

III - Estacionamento rotativo.

### **Seção X**

#### **Acessibilidade, Transporte Coletivo E Escolar.**

**Art. 26º** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana, nos aspectos Acessibilidade, transporte coletivo e escolar, o poder público priorizará:

I - Estudo de viabilidade integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

II - Estudo de viabilidade criação de linhas para transporte de passageiros compatibilizadas com escolar para moradores das linhas zona rural nas comunidades que não possuem transporte público até sede do município;

III - Estudo para construção terminal de ônibus dotado de sinalização, com horários disponíveis, sanitários e local de espera.

### **Seção XI**

#### **Operação E O Disciplinamento Do Transporte De Carga Na Infraestrutura Viária**

**Art. 27º.** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana, nos aspectos operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, o poder público priorizará:

I - Restrição Peso Bruto Total acima de 15 (PBT) na zona do núcleo histórico, mas com corredor livre sem restrição de carga entre as ruas Abramo Caumo/Cesar Appiani, Helvécio Lisboa e parte da avenida Itália;

II - Prever estacionamentos para carga e descarga.

## **Seção XII**

### **Integração Da Mobilidade Com Planejamento Urbano**

**Art. 28º.** De modo a atingir as metas e diretrizes do Plano de Mobilidade urbana, nos aspectos da integração da mobilidade e com planejamento urbano, o poder público priorizará:

I - Equipes técnicas qualificadas na área do planejamento urbano trabalhando em conjunto com a equipe técnica qualificada no setor de transporte;

II - Distribuição equilibrada das atividades no território, diminuindo assim, a necessidade de viagens motorizadas para acesso ao trabalho, saúde, escola ou lazer;

III - Fazer uso das regiões providas de infraestrutura viária e transporte coletivo urbano para o estímulo ao adensamento populacional, com construções maiores em todos lindeiros às vias principais;

IV - Buscar regulação da drenagem urbana;

V - Avaliação dos impactos urbanos de grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagem.

## **CAPITULO IV**

### **DO MONITORAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO**

**Art. 29º.** Para viabilizar as estratégias e ações contidas nesta Lei, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, através de processos de planejamento participativo.

## **Seção I**

### **Da Estrutura De Gestão**

**Art. 30º.** Deverá ser reestruturada a equipe do órgão de mobilidade urbana, de modo a dispor de, no mínimo, um profissional engenheiro ou arquiteto com conhecimento em mobilidade urbana e tráfego que coordenará as atividades de monitoramento do plano, suas ações e resultados.

## **Seção II**

### **Do Monitoramento**

**Art. 31º.** À Secretaria de obras e viação e o Conselho de Mobilidade Urbana fica instituída a responsabilidade de coleta dos indicadores, através de:

I - Coordenação da execução das pesquisas de indicadores;

II - Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;

III - Manter atualizada a base de dados.

**Parágrafo único** - A apuração dos indicadores deverá acontecer no máximo a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz origem destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos.

**Art. 32º** À Secretaria de obras e viação e o Conselho de Mobilidade Urbana fica instituída a responsabilidade de avaliação e análise dos indicadores, através de:

- I - Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- II - Em intervalos máximos de 3 anos, gerar relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana;
- III - Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

**Art. 33º.** As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Tereza, ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§1º As revisões deverão ser precedidas de realização de diagnóstico e prognóstico detalhados, contendo os indicadores de monitoramento apresentados neste Plano.

## **CAPITULO V DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 34º.** Os estudos técnicos, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

**Art. 35º.** A contar da data de aprovação desta Lei, ficam estipulados os prazos de:

- I - 1 (um) ano para elaboração de proposta para:
  - a) Guia de Arborização Municipal;
  - b) Guia de Calçadas.

**Art. 36º** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

**Gabinete do Prefeito Municipal de Santa Tereza**, aos três dias do mês de outubro do ano de dois mil e dezenove.

**Gilnei Fior**  
Prefeito Municipal