

## LEI Nº XXXX, DE XX DE XX DE 2022

### INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE DA SERRA, ESTABELECENDO OS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODOS DE TRANSPORTE E PARA A MELHORIA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DAS PESSOAS E CARGAS NO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O **PREFEITO MUNICIPAL DA SERRA, ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I

#### FUNDAMENTOS E PRINCÍPIOS DO PLANO DE MOBILIDADE

**Art. 1.** O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Serra - PMUS é o principal instrumento da Política de Mobilidade, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo território da Serra.

**Parágrafo único.** O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

**Art. 2.** Este Plano de Mobilidade está fundamentado nos princípios e diretrizes da Constituição Brasileira, da Lei Federal nº 10.527 de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), da Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) da Lei Complementar nº 872 de 07 de dezembro de 2017 (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória) e da Lei Orgânica e do Plano Diretor Sustentável do Município da Serra.

**Art. 3.** O Plano de Mobilidade da Serra segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município através dos seguintes princípios:

- I - A estruturação da mobilidade urbana;
- II - A mobilidade urbana sustentável;
- III - A acessibilidade universal;

IV - A equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;

V - A justiça social na mobilidade urbana, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;

VI - A priorização no transporte público coletivo sobre o transporte individual;

VII - A estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços; e

VIII - A gestão democrática da mobilidade urbana.

**Art. 4.** O Plano de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo acessibilidade universal, a equidade dos direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e mercadorias, orientadas sempre para a inclusão social.

**Parágrafo único.** Os princípios do PMUS são implementados por programas e ações prioritárias, indicadores de acompanhamento, dentre os quais as descritas no **Anexo XX**.

**Art. 5.** São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana do Município da Serra:

I - Promover o desenvolvimento sustentável;

II - Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana, contribuindo para a redução das desigualdades sociais;

III - Implementar intervenções que facilitem o fluxo de pessoas e riquezas, promovendo a melhoria da qualidade de vida através das condições de conforto, segurança e da rapidez nos deslocamentos;

IV - Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor, integrado à abrangência metropolitana;

V - Promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;

VI - Priorizar a utilização de modos não motorizados, implementando a infraestrutura adequada;

VII - Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana, nos termos da legislação aplicável;

VIII - Estimular a criação de sistema intermodal de transportes, incluindo o transporte rodoviário, aquaviário, ferroviário, aeroviário e outros modos alternativos;

IX - Ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade operacional, e planejamento da circulação do sistema;

X - Concentrar fluxos de passagem em eixos prioritários, evitando o desvio para as áreas internas de bairros;

XI - Aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias e serviços, o abastecimento e escoamento da produção local e metropolitana;

XII - Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos sistemas de circulação visando a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

XIII - Reduzir a emissão de poluentes;

XIV - Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;

XV - Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade;

XVI - Estimular a implantação de polos geradores de tráfego de abrangência regional e extra regional em áreas com menores impactos nos fluxos municipais;

XVII - Controlar e manter atualizadas as Zonas de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT;

XVIII - Desenvolver programas de educação no trânsito, priorização do transporte coletivo, implantação e adequação de vias de pedestres acessíveis promovendo-os junto às escolas, instituições esportivas e entidades privadas;

XIX - Definir parâmetros para a construção de travessias de pedestres em áreas com acesso constante de veículos, como postos de gasolina, dentre outros;

XX - Manter atualizada a orientação de tráfego, em todo o Município, de forma a maximizar a utilização do sistema viário.

XXI - Estimular a implantação de medidas moderadoras de tráfego, tais como faixa elevada de pedestre, estreitamento de vias, chicanas, dentre outros.

**Art. 6.** As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, referem-se:

I - Ao transporte não motorizado, para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e acessibilidade universal;

II - Ao transporte motorizado, com propostas para o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual;

III - Ao transporte de bens, mercadorias e serviços compreendendo a logística para as cargas e serviços;

IV - À infraestrutura, abrangendo o sistema viário, equipamentos de controle, a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

V - À gestão, propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais;

VI - À participação da sociedade.

VII - À segurança no trânsito, reduzindo o limite legal de velocidade, desestimulando o acesso a garagens e postos de combustíveis nas esquinas, restringindo o uso do solo em áreas mais adensadas, implantando vias com acesso restrito e reduzindo conversões em cruzamentos.

**Art. 7.** Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas a serem adotados, dentre outros, serão:

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

II - A incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado;

III - A dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;

IV - O estabelecimento da política de estacionamentos;

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

VI - A priorização de obras associadas à implantação do plano viário municipal;

VII - A fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

VIII - A priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para melhoria da circulação de pedestres, incluindo a identificação de vias exclusivas de pedestres;

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

X - Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Espírito Santo e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade, visando a desoneração dos insumos pertinentes.

## **CAPÍTULO II SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

### **Seção I**

#### **Sistema De Transporte Não Motorizado**

**Art. 8.** O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - Pedestres;

II - Ciclistas;

III - Veículos de propulsão humana;

IV - Veículos de tração animal;

V - Acessibilidade universal.

**Art. 9.** A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor Municipal, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.

**Art. 10.** A circulação dos ciclistas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal através da implantação do plano cicloviário, constante do **Anexo XX**, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias e ciclofaixas, com a sua estruturação com bicicletários e paraciclos, bem como a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte, especialmente tornando-os obrigatórios nos polos geradores de tráfego.

Parágrafo único. A circulação de bicicletas elétricas seguirá a regulamentação da Resolução nº 465/2013 do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, e suas atualizações.

**Art. 11.** Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial para o veículo de carga por propulsão humana no transporte não motorizado, com a promoção de ações disciplinadoras, adequando o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público.

**Art. 12.** Fica estabelecido que a circulação de veículo de carga por tração animal atenderá ao disposto na legislação estadual.

**Art. 13.** Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

### **Subseção I**

#### **Dos passeios públicos**

**Art. 14.** Os logradouros dotados de sistema de drenagem e meio-fio devem obrigatoriamente atender aos seguintes princípios:

I - Acessibilidade e continuidade de rotas: garantir rotas acessíveis, contínuas e integradas por conexões e destinos, caracterizados pelas funções urbanas;

II - Harmonia: garantia de desenho adequado à geometria do sistema viário, que privilegie o trânsito de pedestres - e, quando autorizado, de ciclistas - observando aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno, além da fachada de edificações lindeiras;

III - Meio ambiente: presença de arborização e permeabilidade do solo com espécies adequadas de árvores e gramíneas nas faixas de serviço;

IV - Qualidade: atendimento às normas técnicas, resoluções e decretos vigentes relacionados à qualidade do caminhar, da execução e manutenção, e dos materiais utilizados;

V - Segurança: calçadas, passeios e travessias sinalizadas e livres de riscos de acidentes, com mínima interferência, na faixa antiderrapante de percurso seguro e

travessias, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, arborização, entre outros.

**Art. 15.** Os passeios públicos serão compostos por faixa de percurso seguro e, quando couber, de faixa de serviço e deverão obedecer às normas técnicas e legais pertinentes.

I - A largura mínima da calçada para novas vias e/ou loteamentos será definida considerando a hierarquia viária:

- a) via arterial: 5,00m (cinco metros)
- b) via coletora: 4,00 (quatro metros)
- c) via local: 3,00 (três metros)

Parágrafo único. Em casos específicos, mediante justificativa técnica, o órgão responsável pela mobilidade urbana poderá analisar a possibilidade de alteração da largura do passeio.

**Art. 16.** O rebaixo de meio-fio, destinado ao acesso de veículos aos lotes e terrenos, não poderá interferir no nivelamento da faixa de percurso seguro.

§ 1º. Empreendimentos que demandarem acesso de veículos de grande porte ou 20 vagas de automóveis, ou mais, deverão ser submetidas à análise e parecer do órgão responsável pela mobilidade;

§ 2º. As especificações para implantação de acesso de veículos com rebaixo de meio-fio estão inseridas no Anexo XX desta Lei.

**Art. 17.** O poder público deverá propor formas de incentivar a padronização dos passeios públicos no município.

**Art. 18.** O poder público fica autorizado a construir ou recuperar as calçadas nos casos de requalificação de áreas onde haja grande circulação de pedestres.

## **Subseção II**

### **Do Projeto Cicloviário**

**Art. 19.** O Poder Público Municipal levará em consideração o Sistema Cicloviário proposto nesta Lei, constante do Anexo XX, quando das realizações de intervenções viárias.

**Art. 20.** Ficam definidos três tipos de faixas cicláveis:

I - Ciclovia;

II - Ciclofaixa;

III - Faixa Compartilhada.

**Parágrafo Único.** Compete ao órgão responsável pela mobilidade do município, indicar para cada via, o melhor tipo de faixa ciclável a ser implantada.

**Art. 21.** Os empreendimentos cujas atividades não se enquadrem nos grupos de grau de impacto 1, construídos a partir da vigência desta Lei, deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e/ou paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

**Parágrafo único.** O órgão responsável pela mobilidade regulamentará sobre as diretrizes de instalação dos paraciclos.

**Art. 22.** O estacionamento de bicicletas poderá ocupar a área correspondente ao afastamento frontal das edificações.

**Parágrafo Único.** O número de vagas destinadas ao estacionamento de bicicletas nas áreas internas dos edifícios consta no Plano Diretor Municipal Sustentável.

**Art. 23.** A largura mínima para ciclovias e ciclofaixas de sentido único será de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e para sentido duplo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

**Parágrafo Único.** As larguras mínimas poderão ser alteradas após manifestação do órgão responsável pela mobilidade urbana, com avaliação de critérios técnicos.

### **CAPÍTULO III SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO**

**Art. 24.** O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - Transporte público coletivo.

II - Transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.

III - Transporte escolar;

IV - Transporte por fretamento;

V - Transporte individual;

VI - Transporte de cargas;

VII - Transporte aquaviário, ferroviário, aeroviário e outros modos alternativos.

**Art. 25.** Os corredores de Transporte Público Coletivo com utilização de faixas ou pistas exclusivas estão definidos no Anexo XX.

**Art. 26.** O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, sendo obrigatório o uso de taxímetro anualmente auferido pelo órgão metrológico competente e será regulamentado pelo Código de Posturas Municipal.

**Art. 27.** O transporte escolar terá suas condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

**Art. 28.** O transporte de cargas poderá ter limitações de circulação e horário interpostas pelas condições operacionais da malha viária municipal e pelo adensamento urbano, e terão seus corredores prioritários definidos no **Anexo XX**.

**Art. 29.** Demais modos de transporte motorizados serão regulamentados por órgão competente, através de instrumento legal específico.

## **CAPÍTULO IV**

### **SISTEMA DA INFRAESTRUTURA**

#### **Seção I**

##### **Terminais**

**Art. 30.** O Poder Executivo Municipal será o responsável por estabelecer diretrizes e políticas públicas que estimulem os diferentes modais de transporte e deve investir na infraestrutura de terminais aquaviários, aeroviários, rodoviários, ferroviários e cicloviários de forma a viabilizar a utilização integrada, com o uso de tecnologias, priorizando aqueles não motorizados e que otimizem a qualidade e sustentabilidade da mobilidade urbana.

#### **Seção II**

##### **Sistema viário**

**Art. 31.** Entende-se por Sistema Viário a rede destinada:

I - ao deslocamento de pessoas e bens, que abrange as vias destinadas à circulação de pedestres e à circulação de ciclistas e outros meios de transporte não motorizados;

II - à circulação de veículos automotores para transporte coletivo;

III - à circulação de veículos de carga;

IV - à circulação de veículos automotores para transporte individual;

V - às áreas de estacionamentos e aos pontos de parada para o transporte coletivo.

**Art. 32.** O Poder Executivo Municipal deve ser responsável pelo planejamento e disciplinamento do sistema viário, de acordo com o estabelecido nesta Lei, seguindo

o preconizado no Código de Trânsito Brasileiro, compatibilizado com o Plano Diretor Municipal Sustentável e Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória (PDUI - RMGV), especialmente com relação às seguintes diretrizes:

I - Hierarquização do sistema viário classificando as vias segundo sua função, considerando os deslocamentos urbanos, rurais e intermunicipais de forma equilibrada, o tráfego predominante e as características de articulação nas diferentes escalas urbanas, promovendo a acessibilidade em diferentes níveis;

II - Tratamento das vias segundo a hierarquia viária estabelecida, com adequação da configuração física, conforme dinâmica do uso e ocupação do solo e dos volumes de tráfego, dotando-as de equipamentos de controle de operação, segurança e sinalização viária;

III - Monitoramento e tratamento de pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes.

### **Subseção I**

#### **Hierarquia Das Vias**

**Art. 33.** O Poder Executivo Municipal deve constituir um sistema hierárquico de vias urbanas, distritais e rurais no Município, estabelecendo as condições adequadas para a malha viária de forma a otimizar a rede de transportes e deslocamento urbano e rural.

**Parágrafo único.** Para os fins do disposto no "caput" deste artigo, as vias devem ser categorizadas da seguinte forma:

I - vias Urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via Arterial;
- c) via Coletora;
- d) via Local.

II - vias rurais:

- a) rodovia;
- b) estrada.

### **Subseção II**

#### **Intervenções Viárias**

**Art. 34.** Intervenções Viárias são ações sobre o sistema viário de planejamento e execução, de maneira articulada e integrada com o PDUI e o Plano Diretor Municipal

Sustentável, que cria ou altera as características físicas e operacionais de vias planejadas ou existentes com a finalidade de modernizar, compatibilizar e adequar a geometria ou a operação aos fluxos de pessoas e de produtos e mercadorias, de tal forma a garantir a qualidade de vida, a melhoria dos níveis de serviços operacionais, a competitividade econômica, o estímulo de modais não motorizados e de transporte coletivo e a integração dos diversos modais.

**Art. 35.** A Zona de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT é integrada às políticas de uso do solo e meio ambiente com a finalidade de garantir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados.

**Parágrafo Único.** Compõem a Zona de Mobilidade Urbana e Transporte os eixos de expansão viários constantes dos anexos XX a XX e identificadas como intervenções viárias.

**Art. 36.** A Zona de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT deverá se sobrepor às zonas de uso e ocupação definidas pelo Plano Diretor Municipal Sustentável e são formadas por áreas definidas como prioritárias para a implantação de projetos viários visando à melhoria da mobilidade urbana no Município.

**Parágrafo único.** A sobreposição de que trata o caput não implica na alteração dos índices urbanísticos da zona predominante, e sim na indicação de área não edificante definida pelos limites da ZOMUT.

**Art. 37.** A área não edificante, definida pelos limites da ZOMUT deverá permanecer livre de edificação, exceto, muros e cercas ao longo das divisas, ajardinamentos/arborizações, e extensão de calçada, continuando a mesma como parte integrante do lote ou da gleba.

**Parágrafo único.** A área não edificante poderá ser desmembrada e doada ao município com a finalidade de implantar a ZOMUT tendo como compensação o resultado do cálculo do dobro do coeficiente de aproveitamento multiplicado por ela, acrescido à área computável da edificação.

**Art. 38.** Os projetos viários, que compõem os anexos descritos no artigo 36, poderão ser alterados, sendo permitidas novas inclusões por meio de Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal, mediante estudos prévios, após análise e parecer do órgão competente pela mobilidade urbana e aprovados pelo Conselho da Cidade da Serra.

**Art. 39.** A implantação de empreendimentos na Zona de Mobilidade Urbana e Transporte somente será autorizada após avaliação pelo órgão municipal competente pela elaboração dos projetos viários do Município.

**Art. 40.** Na Zona de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT poderá ser utilizado o direito de preempção, transferência do direito de construir, operação urbana consorciada, e outorga onerosa do direito de construir mediante parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana e demais instrumentos de política urbana previstos em lei.

### **Subseção III**

#### **Estacionamento**

**Art. 41.** O estacionamento é um componente da infraestrutura urbana e será regulamentado pelo Poder Público Municipal, sendo que:

I - o estacionamento privativo deverá obedecer o disposto no Plano Diretor Municipal Sustentável.

II - o estacionamento rotativo em espaços públicos poderá ser implantado através de concessão, devendo observar o disposto em contrato específico.

III - o estacionamento dos diversos tipos de modais poderá estimular sua integração.

**Art. 42.** Deverá ser aprovado por órgão competente com atenção ao disposto em legislação e normas pertinentes:

I - o estacionamento destinado a carga e descarga em via pública.

II - o estacionamento destinado à pessoa com deficiência e ao idoso em via pública.

III - a vaga de embarque e desembarque em via pública.

**Parágrafo único.** Poderão ser disponibilizadas vagas especiais com uso não especificado anteriormente.

### **Subseção IV**

#### **Equipamentos de Controle da Circulação Viária**

**Art. 43.** Os equipamentos de controle da circulação viária são identificados como:

I - Sinalização viária;

II - Controle do sistema operacional de circulação viária;

III - Controle de segurança.

### **Seção III**

#### **Mobiliário Urbano**

**Art. 44.** O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pelo Poder Executivo Municipal, segundo padrões instituídos, sendo classificados como de uso direto do cidadão, ou seja, aqueles sem a necessidade de prestadores de serviço, como lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados ou como de usufruto indireto do cidadão, ou seja, aqueles que necessitam de operadores para concretizar a prestação do serviço público, desde que não interfiram na livre circulação de pedestres, concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

## **CAPÍTULO V**

### **POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**

**Art. 45.** Os polos geradores de tráfego serão caracterizados como empreendimentos que promovem a atração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes.

**Art. 46.** Ficam definidos como polos geradores de tráfego os empreendimentos enquadrados no Grau de Impacto 2 ou superior.

**Art. 47.** A aprovação e/ou implantação de polos geradores de tráfego fica sujeita à análise e aprovação do órgão responsável pela mobilidade urbana que avaliará pelo menos os seguintes critérios:

- a) Geração de tráfego pesado: operação ou atração de veículos pesados como ônibus, caminhões, carretas, máquinas ou similares que apresentem lentidão de manobra com ou sem utilização de cargas;
- b) Geração de tráfego intenso: atividades que atraem intenso número de pessoas em razão do porte do estabelecimento, da concentração de pessoas ou veículos gerando grande número de vagas de estacionamento, acesso, fila, demanda de faixa de aceleração e desaceleração, embarque e desembarque.

**Parágrafo único.** Os polos geradores de tráfego devem ser dotados de área de acumulação de veículos, de carga e descarga, e de embarque e desembarque no interior do terreno, não sendo permitida a utilização da via pública para este fim

Instrumento municipal definirá os critérios específicos de classificação e análises necessárias para avaliação e medidas de mitigação dos impactos no sistema viário.

## **CAPÍTULO VI**

### **SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA**

**Art. 48.** A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social.

#### **Seção I**

##### **Do Órgão Gestor, Fundo e Conselho Municipal de Mobilidade**

**Art. 49.** A gestão da mobilidade urbana do Município da Serra será realizada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente com apoio da Secretaria de Obras e Infraestrutura e da Secretaria de Defesa Social.

**Art. 50.** Fica instituído o Fundo Municipal de Mobilidade, para receber e distribuir recursos financeiros destinados à implementação das propostas deste plano, em especial:

- I - a implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- II - a realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;
- III - a elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- IV - a instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional.

**Art. 51.** Cabe ao Fundo de Mobilidade receber recursos oriundos de:

- I - recursos próprios do município;
- II - transferências intergovernamentais;
- III - transferências de instituições privadas;
- IV - transferências do exterior;
- V - transferências de pessoas físicas;
- VI - receitas provenientes da utilização de infraestrutura, bens e mercadorias públicas: edificações, equipamentos e mobiliário urbano;
- VII - valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Estudos de Impactos, oriundos da implantação de polos geradores de tráfego;
- VIII - contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;

- IX - renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;
- X - multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;
- XI - doações, legados e outros recursos de pessoas físicas, jurídicas ou de organismos e entidades públicas ou privadas, nacionais ou internacionais;
- XII - tributos, taxas e contribuições estabelecidas com base na Política Nacional de de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012);
- XIII - recursos previstos no **art.7, inciso 2** desta lei;
- XIV - outras receitas destinadas por Lei.

**Art. 52.** O Conselho Municipal de Mobilidade é a instância que propicia a participação e o controle da gestão do Fundo de Mobilidade Urbana, competindo-lhe especificamente:

- I - estabelecer as diretrizes e os programas de alocação do Fundo Municipal de Mobilidade;
- II - encaminhar e aprovar, anualmente, a proposta de orçamento do Fundo Municipal de Mobilidade e de seu plano de metas;
- III - aprovar as contas do Fundo antes de seu envio aos órgãos de controle interno;
- IV - dirimir dúvidas quanto à aplicação das diretrizes e normas relativas ao Fundo Municipal de Mobilidade nas matérias de sua competência;
- V - definir normas, procedimentos e condições operacionais;
- VI - dar publicidade às decisões, análise das contas do Fundo Municipal de Mobilidade e pareceres emitidos, através de publicação em diário oficial e meio eletrônico, bem como disponibilizar a qualquer interessado para exame e extração de cópias.

**Parágrafo único** O conselho deverá ter composição tripartite e ser formado por técnicos do poder público ligados à mobilidade urbana, operadores dos serviços e os usuários, regido por norma específica a ser publicada posteriormente.

## **Seção II**

### **Mecanismos de Comunicação, Monitoramento e Avaliação da Mobilidade**

**Art. 53.** Os mecanismos de comunicação, no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, se darão através de sistema definido pelo Plano Diretor Municipal Sustentável.

**Art. 54.** O monitoramento da mobilidade deverá utilizar pesquisas, equipamentos e tecnologias disponíveis para subsidiar a elaboração e avaliação de propostas e dados pertinentes.

**Art. 55.** A avaliação da mobilidade urbana será, dentre outros, fruto da interposição dos dados da comunicação e do monitoramento, com criação e acompanhamento de indicadores de desempenho.

## **CAPÍTULO VII**

### **MODOS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**

**Art. 56.** Para a promoção da gestão democrática da mobilidade são instituídos os instrumentos de gestão participativa e de participação popular definidos pelo Plano Diretor Municipal Sustentável.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 57.** A revisão do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deverá acontecer, pelo menos, a cada **dez** anos.

**Art. 58.** São partes integrantes deste Plano:

**I - Inserir todos os anexos.**

**Art. 59.** As determinações desta lei não substituem e nem isentam de obediência às normas Federais, Estaduais e Municipais no que implicar à mobilidade, acessibilidade e questões viárias e de trânsito.

Palácio Municipal, em Serra, **aos XX de XX de 2022.**

**ANTÔNIO SÉRGIO ALVES VIDIGAL**

**PREFEITO MUNICIPAL**

## **GLOSSARIO**

**CICLOFAIXA:** as vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas, contígua às vias de circulação de veículos ou pedestres, sem mudança de nível ou barreira física rígida, devendo estar claramente sinalizadas e delimitadas;

**CICLOVIA:** vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas, protegidas por barreiras físicas rígidas, caracterizadas por desníveis em relação às vias laterais ou separação por meio de outros elementos;

**CONTROLE DO SISTEMA OPERACIONAL DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA:** dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento, gerenciamento e monitoramento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade, tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão, sistema de controle de semáforos, estacionamento rotativo e leitor automático de placas, bem como a utilização e equipamentos e softwares para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional.

**ESTRADA RURAL:** via rural não pavimentada.

**FAIXA COMPARTILHADA:** faixas de utilização mista para meios de transporte não motorizados podendo ser compartilhada de forma integral - uso misto contínuo ou por horários pré-determinados.

**PARACICLO** - é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por um período de curta e média duração, em espaço público, equipado com dispositivos para acomodação das mesmas, classificados como parte do mobiliário urbano.

**POLO GERADOR DE TRÁFEGO:** empreendimento que atrai ou produz grande número de viagens gerando impacto na circulação viária

**RODOVIA RURAL:** via rural pavimentada.

**SINALIZAÇÃO VIÁRIA:** conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**TRANSPORTE DE CARGAS:** veículo utilizado para transporte de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de coleta de lixo, de construção, entre outros, dentro do Município de Serra.

**TRANSPORTE ESCOLAR:** poderá ser público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à

locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

**TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO:** veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de deslocamento ou transporte de alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

**TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS DE UTILIDADE PÚBLICA:** será conferido às operadoras de tecnologia de transporte, sendo regulamentado por legislação pertinente

**TRANSPORTE POR FRETAMENTO:** é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Público Municipal podendo ser operado por empresa privada, e conveniado ou delegado a órgão gestor metropolitano.

**VIA ARTERIAL:** via de estruturação do sistema viário, ligação entre bairros e polos geradores de tráfego, com trânsito predominantemente de passagem, com a circulação de linhas de transporte coletivo, permitido para todos os tipos de veículo;

**VIA COLETORA:** é a via que coleta e distribui o trânsito nos bairros, alimenta as vias arteriais, com a circulação de linhas de transporte coletivo, com trânsito de passagem e local, permitido para todos os tipos de veículos.

**VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO:** aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**VIA LOCAL:** é a via de circulação do trânsito local e acesso às áreas lindeiras ou restritas, com trânsito predominantemente local, permitido para todos os tipos de veículos, exceto os veículos pesados.