



**LEI N° 1.561, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018.**

*Institui as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, determinações para o Plano de Mobilidade Urbana e dá outras providências.*

A CÂMARA MUNICIPAL aprovou e eu, **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO FIDÉLIS**, sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana no Município de São Fidélis, bem como institucionalizadas as determinações para o Plano de Mobilidade Urbana, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabeleceu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

Parágrafo único - A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Município tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e estabelecer diretrizes para assegurar o direito de ir e vir de toda a população, bem como a movimentação de cargas, tanto no perímetro urbano como rural, com menores custos sociais e ambientais, por meio da diversificação dos usos das formas de



mobilidade e do espaço urbano, buscando a diminuição de necessidades de deslocamentos.

## **Seção I**

### **Dos Conceitos e Definições**

Art. 2º Para efeitos desta Lei, considera-se:

I - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - **CALÇADA**: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres;

III - **CICLOFAIXA**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada à circulação de pedestres;

IV - **ESTACIONAMENTO**: estacionamento público ou privado, fora da via, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

V - **LOGRADOURO PÚBLICO**: espaço livre, inalienável, destinado à circulação de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos os passeios públicos e à pista de rolamento;

VI - **MALHA VIÁRIA**: o conjunto de vias urbanas do município;



VII - MOBILIDADE URBANA: condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

VIII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidade que usam veículos automotores;

IX - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que usam veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

X - PARACICLO: local destinado aos estacionamentos de bicicletas, sem controle de acesso, devidamente sinalizado, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada e com segurança contra furto;

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

XII - PEDESTRE: é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeiras de rodas, sendo o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

XIII - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação de veículos;

XIV - PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação de veículos de transporte coletivo ou de cargas, de forma segregada com sinalização horizontal e vertical (tachões), separando-a do tráfego geral;

XV - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública, que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, preços dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura complementar, como os estacionamentos;



XVI - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XVII - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte privado, para a realização de viagens individualizadas e familiares;

XVIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, efetivado por concessão pública, aberto à toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XIX - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre municípios;

XX - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço público remunerado prestado exclusivamente à passageiro, com destinação única, não sujeito à itinerário fixo nem horário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal;

XXI - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, no perímetro urbano, realizado por veículos apropriados e sendo permitido para caminhões com dois eixos;

XXII - VAGA: Espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXIII - VIA: Superfície por onde transitam veículos e pedestres;

XXIV - VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, segundo regulamentação de dias e horários.



## **CAPÍTULO II**

### **DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

#### **Seção I**

#### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais da Mobilidade Urbana**

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - Inclusão social, entendida como a garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - Direito à cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado; à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos;

III - Garantir que seja obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, da sociedade em geral e do Poder Público, assegurar ao pedestre circulação segura e acesso à cidade;

IV - Respeito às funções sociais da cidade e à função social da propriedade;

V - Participação da população nos processos de decisão e planejamento;

VI - Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e, respectivas políticas setoriais de habitação, turismo, saneamento básico, planejamento e gestão do solo, no âmbito municipal;



VII - Priorização dos pedestres e, dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como do transporte coletivo sobre o individual motorizado;

VIII - Integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos;

Art. 4º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - Consolidação do sistema viário, eliminando barreiras no tráfego cotidiano para todo o perímetro urbano, com arborização, iluminação e drenagem adequadas;

II - Oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas com piso antiderrapante, arborizadas, sinalizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais;

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

IV - Regulamentar o uso dos estacionamentos e, para novos empreendimentos, quando necessário, aplicar o previsto em lei, como o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança) para a autorização e/ou adequação do mesmo;

V - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VI - garantir ao cidadão qualidade ambiental do espaço público e o direito à fruição da paisagem urbana;



VII - priorizar a criação de malha cicloviária com paraciclos, permitindo a circulação de bicicletas com segurança e integrando-a com rota de transporte coletivo;

VIII - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender os políticas de mobilidade;

IX - arborização as vias urbanas, reurbanizando e requalificando áreas para facilitar a circulação de pedestres e melhor a qualidade de vida;

Art. 5º O objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana é ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus residentes por meio de:

I - Implementação, do direito à infraestrutura urbana de circulação, transporte, serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;

II - Utilização racional, dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para os presentes e, futuras gerações;

III - A gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de mobilidade urbana;



IV - A cooperação intergovernamental, entre governo e iniciativa privada e, os demais setores da sociedade, no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

V - Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

VI - O planejamento do desenvolvimento da cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município, de modo a evitar e corrigir as distorções do uso do solo;

VII - Garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção de São Fidélis, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a minimizar seus impactos sobre a circulação de pessoas e do meio ambiente;

VIII - A ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) A proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b) O parcelamento do solo, da edificação ou o uso de excessivos ou inadequados, em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) A instalação de empreendimentos e/ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) A deteriorização das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso.

IX - A integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município;



X - A adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e, a fruição dos bens, pelos diferentes segmentos sociais;

XI - A proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, paisagístico e urbanístico de São Fidélis.

### **CAPÍTULO III**

#### **DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA E SUAS DIRETRIZES**

Art. 6º - O Sistema de Mobilidade Urbana de São Fidélis é o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante o deslocamento de pessoas e bens na cidade.

Art. 7º - São os meios de transporte:

- I. Motorizados;
- II. Não motorizados

Art. 8º - Os serviços de transporte são classificados:

- I. Quanto ao objeto:
  - a) de passageiros;
  - b) de cargas.
- II. Quanto à característica do serviço:
  - a) Coletivo;
  - b) Individual.



III. Quanto à natureza dos serviços:

- a) Público;
- b) Privado.

Art. 9º - São infraestruturas da mobilidade urbana:

- I. As vias e logradouros públicos, inclusive as ciclofaixas, e os rios navegáveis;
- II. Estacionamentos, incluindo paraciclos;
- III. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- IV. Terminais rodoviários;
- V. A sinalização viária e de trânsito;
- VI. Equipamentos de controle e de fiscalização.

Art. 10 - As diretrizes para a locomoção de pedestres são:

I - Ter assegurado o direito de ir e vir, a pé ou em cadeira de rodas, nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente, em segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - Que as calçadas tenham iluminação pública adequada, piso antiderrapante, não trepidante para a circulação de cadeiras de rodas, em inclinação e largura adequada à mobilidade conforme NBR 9050 e demais legislações vigentes;

III - Faixas de travessia nas vias públicas, preferencialmente elevadas ao nível das calçadas, com sinalização vertical e horizontal;

IV - Equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e o acesso universal;



V - Eliminação de barreiras arquitetônicas de calçadas e travessias, que impeçam ou restrinjam a mobilidade de pessoas portadoras de deficiência, idosos e mulheres grávidas.

Art. 11 - As diretrizes para a regulação de transporte não-motorizado são:

I - O sistema de mobilidade urbana deve garantir que a bicicleta seja um meio de transporte individual e articulado, complementar dos outros meios de transporte;

II - O uso das bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal e, em parceria com a iniciativa privada;

III - A malha cicloviária a ser implantada, deve ter paraciclos, em pontos próximos a instituições de ensino, de saúde, de serviços bancários, comércio, praças e equipamentos de transporte público, para dar mais segurança aos usuários desta modalidade de transporte;

IV - As bicicletas devem ser incentivadas no transporte escolar;

Art. 12 - As diretrizes para a regulamentação e fiscalização do transporte de carga compreendem:

I - O transporte de carga no perímetro urbano deve atender as necessidades dos seus usuários, sem comprometer a segurança, a fluidez do tráfego veicular e a integridade da pavimentação;

II - Criação de um regulamento para carga e descarga no perímetro urbano;

III - Restrição de acessos de veículos de carga de grande porte no perímetro urbano, com exceção de rotas e horários devidamente sinalizados para acesso a estacionamentos apropriados aos mesmos, a ser regulamentado pelo Departamento de Trânsito Municipal;



IV - Promover o associativismo e/ou cooperativismo entre os proprietários de grandes veículos de carga residentes em São Fidélis, com vistas à organização de seus grandes estacionamentos e serviços em locais adequados;

V - Aplicar, os instrumentos desta lei e do Plano Diretor do Município de São Fidélis, como o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), para decisões sobre empreendimentos de impacto, de geração de novos polos de tráfego pesado;

Art. 13 - As diretrizes para a regulamentação e fiscalização do transporte público coletivo devem contemplar:

I - O planejamento e operação, do transporte público coletivo, deve articular-se com o modo não-motorizado;

II - O sistema de transporte público coletivo será para atender as áreas residenciais, especialmente as mais densas e de maior necessidade social, permitindo fluidez de articulação com as áreas comerciais e de serviços e, industriais, buscando uma cobertura espacial e temporária em suas operações, que atenda ao maior número possível de usuários;

III - A frota a ser regulamentada deve garantir os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

IV - A política tarifária a ser implantada, deve considerar medidas de inclusão social;

V - Ações de ampliação e de requalificação da malha viária municipal, devem priorizar as vias da rota de transporte coletivo;

Art. 14 - A prioridade referente ao sistema de transporte público é a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de



contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95.

Art. 15 - As diretrizes para o transporte público individual, além de atenderem as exigências do Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN, devem contemplar a regulamentação para implantação de taxímetros nos veículos automotores e/ou tabelas de preços afixadas com visibilidade.

## **Seção I**

### **Da hierarquia viária**

Art. 16 - O sistema viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo sua funcionalidade e formadas por:

I - Rodovias - são as estradas, que interligam o Município com sua área rural ou, com outros municípios, fazendo parte da rede de integração regional, estadual e nacional, classificadas em:

- a) Rodovia federal
- b) Rodovias estaduais
- c) Rodovias municipais;
- d) Estradas vicinais (que interligam pontos das áreas rurais) e Servidões de Passagens públicas.

II - Vias de Integração: receptora do fluxo viário das áreas rurais, conectando as rodovias com a malha de vias do perímetro urbano;



III - Vias principais: é aquela que forma a estrutura viária principal da cidade, destinada a receber a maior quantidade de veículos, estruturante e definidora dos principais acessos e ligações de diferentes regiões da cidade;

IV - Via coletora ou distribuidora: é aquela que recebe e distribui o tráfego das vias locais e alimenta as estruturais, é formada pelas vias que fazem a articulação interbairros;

V - Via local ou de impasse: formadas pelas vias que garantem o acesso local às residências e atividades formando o itinerário de veículos entre as vias coletoras e as habitações;

VI - Via de pedestre: é aquela usada predominantemente por pedestres e adequada ao seu uso;

VII - Vias mistas: são vias de uso locais, implantadas em loteamentos ou conjuntos habitacionais de interesse social, regulamentadas por legislação própria e, que servem prioritariamente à circulação de pedestres e de veículos leves, tendo domínio municipal.

VII – Via Fluvial: são vias para locomoção de mercadorias e de passageiros por barcos, navios ou balsas, via um corpo de água, tais como rios ou canais com calado suficiente.

Art. 17 - Os gabaritos das vias, previstas na Lei 615/96 (Zoneamento e Parcelamento do Solo) serão mantidas, ocorrendo alterações nos trechos das mesmas em que forem implantadas ciclofaixas.

Parágrafo único. Quando as vias locais forem em loteamentos de interesse social, o gabarito das vias poderá ser aprovado junto com o loteamento pelo órgão competente (Conselho Municipal de Mobilidade Urbana).



## **CAPÍTULO IV**

### **DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA E SUAS REVISÕES**

Art. 18 - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será instituído através de Decreto do Chefe do Poder Executivo e contemplará, no mínimo, as seguintes questões:

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

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

III - os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana;

IV - modelo de passeios públicos na área central, nos locais onde não existem e/ou, que necessitem recuperação;

V - Implantação de ciclo faixas e paraciclos;

VI - Arborização das calçadas com espécies adequadas para passeios;

VII - Estudo da necessidade de implantação de um novo tipo de meio de transporte coletivo;

VIII - Implantação de vagas de estacionamento exclusivas para idosos, gestantes e pessoas com deficiência;

IX - Implantação de estacionamento exclusivo para motos nas vias que se fizerem necessárias;

X - Ações de educação e de fiscalização permanente;



## **Seção I**

### **Dos Instrumentos de Gestão**

Art. 19 - Para viabilizar as estratégias definidas Plano de Mobilidade Urbana, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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

IV - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

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



## **Seção II**

### **DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANO**

Art. 20 - As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana deverão contemplar minimamente:

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

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

Art. 21 - As revisões do Plano de Mobilidade Urbana serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor, em prazo não superior a 10 (dez) anos da sua implementação.

## **CAPÍTULO V**

### **DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 22 - Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, como órgão superior de assessoramento e consulta da administração municipal, conforme dispõe esta lei.



Art. 23 - São competências do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Elaborar e aprovar o seu regimento interno;

II - Eleger, entre seus membros, o Presidente e Vice-Presidente;

III - Dar encaminhamento às deliberações das consultas e audiências públicas;

IV - Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;

V - Analisar e opinar sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade Urbana e legislações correlatas com o tema de mobilidade;

VI - Acompanhar a execução do desenvolvimento de estudos de viabilidade, programas e projetos relacionados com a mobilidade urbana;

VII - Acompanhar a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e sua revisão;

Art. 24 - O Conselho será composto por 08 (oito) membros efetivos e por seus respectivos suplentes, nomeados pelo Chefe do Poder Executivo, com a seguinte composição:

I - 05 (cinco) representantes do Poder Executivo Municipal: sendo 1 (um) da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana; 1 (um) da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Defesa Civil; 1 (um) da Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo; 1 (um) da Guarda Civil Municipal e 1 (um) da Procuradoria;

II - 01 (um) representante da sociedade civil, oriundo das instituições que se credenciarem junto a Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana para participar do Conselho;



III - 01 (um) Representante do CREA/CAU;

IV – 01 (um) Representante do Poder Legislativo, indicado pelo Presidente da Câmara Municipal de São Fidélis;

Art. 25 - As reuniões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana são públicas, devendo ser divulgadas na imprensa oficial, e facultado o direito de voz aos munícipes que assim solicitar;

Art. 26 - Fica facultado ao Poder Executivo a criação, através de decreto específico, de Comissão Permanente de Coordenação do Planejamento Urbano e da Mobilidade Urbana, para dar suporte ao monitoramento do Plano Municipal e subsidiar as análises do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

## **CAPÍTULO VI**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 27 – Fica autorizado o Poder Executivo regulamentar a presente Lei através de decreto.

Art. 28 – As eventuais despesas decorrentes desta Lei Complementar correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 29 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário

São Fidélis, 13 de dezembro de 2018.

  
Amarildo Henrique Alcântara  
Prefeito  
CPF 000.748.417-85