



PROJETO DE LEI Nº/EXECUTIVO

**Institui o Plano Diretor de
Mobilidade Urbana do Município de
Santa Maria e dá outras providências.**

**CAPÍTULO I
DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS**

Art. 1º A Política de Mobilidade Urbana, executada pelo Poder Público Municipal conforme as diretrizes gerais fixadas nesta lei, tem por objetivo principal propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, onde os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários e majoritários.

§ 1º Os objetivos específicos da Política de Mobilidade Urbana são os seguintes:

- I. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- II. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- III. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- IV. Ampliar e alimentar o Sistema Integrado Municipal - SIM;
- V. Promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para o transporte público de passageiros e os meios não motorizados;
- VI. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais.

§ 2º A Política de Mobilidade do Município deve estar em consonância com as diretrizes de desenvolvimento previstas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental.

Art. 2º A Política de Mobilidade Urbana do Município deve estar de comum acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e fundamenta-se nos seguintes princípios:

- I. Acessibilidade universal.
- II. Desenvolvimento sustentável da cidade de Santa Maria nas dimensões socioeconômicas e ambientais.
- III. Conversão do pedestre no principal protagonista da mobilidade na cidade.
- IV. Segurança nos deslocamentos das pessoas.
- V. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano.
- VI. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.
- VII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.
- VIII. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
- IX. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.
- X. Favorecimento de outros meios de transporte alternativos, tais como a bicicleta.
- XI. Fomento à utilização do transporte coletivo.
- XII. Melhora da circulação de veículos na cidade.
- XIII. Organização do espaço para o estacionamento em superfície,



desestimulando o uso indiscriminado do automóvel privado.

XIV. Distribuição ágil de mercadorias por meio a ordenação da carga e descarga.

XV. Melhora da segurança viária.

XVI. Respeito ao meio ambiente.

XVII. Formação e informação para construção de um futuro melhor da mobilidade.

Art. 3º Os conceitos e definições aplicados a esta lei estão definidos o Anexo I.

CAPÍTULO II DIRETRIZES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA E SUSTENTABILIDADE

Art. 4º A Política de Mobilidade Urbana do Município deve seguir as premissas de sustentabilidade, mediante as seguintes diretrizes gerais:

§ 1º Os meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas) e o transporte público coletivo são prioritários em relação aos demais meios de transporte.

§ 2º A política de mobilidade deve garantir a integração entre os diversos meios de transporte:

- I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais.
- II. Prioridade dos modos de transportes não motorizados e dos serviços de transporte coletivo.
- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano.
- IV. Incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes.
- V. Priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.
- VI. Estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- VII. Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- VIII. Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO III DAS POLÍTICAS, PROGRAMAS E PROJETOS

Art. 5º Fica instituído o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Santa Maria – PDMU, que visa concretizar os princípios e objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, segundo as diretrizes gerais e premissas de sustentabilidade definidas nos capítulos anteriores.

Art. 6º Compõem a Política Municipal de Mobilidade Urbana:

- I. Política do transporte não motorizado;
- II. Política do transporte público coletivo urbano;
- III. Política da ordenação do tráfego de veículos pesados e regulação do



transporte de cargas;

IV. Política da educação para o trânsito;

V. Política do tratamento, classificação e hierarquização da rede viária;

VI. Política da estruturação da gestão e controle da mobilidade urbana;

VII. Política do impacto ambiental e urbanístico dos sistemas de transporte.

Art. 7º Os Programas e Projetos devem observar as diretrizes gerais de mobilidade urbana e as premissas de sustentabilidade estabelecidas nesta lei, além de considerar as ações de transversalidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana para minimizar as externalidades negativas geradas pelo transporte urbano, mormente os congestionamentos, os atrasos, a intrusão visual, os acidentes, os ruídos, as emissões e os impactos sobre a saúde.

Art. 8º Os Programas e Projetos devem observar as seguintes diretrizes transversais da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Seção I

Política do Transporte não motorizado

Art. 9º Denomina-se transporte não motorizado todo aquele cuja fonte geradora do movimento é a energia humana, a exemplo, andar a pé, de bicicleta, de cadeira de rodas, entre outros.

Art. 10. A Política de transporte não motorizado visa converter o pedestre no principal protagonista da mobilidade no Município, promovendo intervenções que qualifiquem a circulação não motorizada, os preceitos da acessibilidade universal com conforto e segurança aos cidadãos e que contribuam para a eliminação ou minimização dos conflitos intermodais.

Art. 11. A Política prevê a implantação de passeios públicos, guias rebaixadas, travessias, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos bem como a sinalização horizontal, vertical, semaforica e de orientação necessária, promovendo a integração destes com os demais modais de transporte e circulação urbanos.

§ 1º Para o cumprimento das finalidades desta Política estão previstos quatro programas:

a) Programa de calçadas e passeios públicos;

b) Programa de infraestrutura cicloviária;



- c) Programa de minimização dos conflitos intermodais;
- d) Programa Mobilidade e Acessibilidade.

§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- a) Projeto de caminhamento a pé: composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Classificação de Calçadas, que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade, promovendo melhorias e qualificação nos passeios, acessos a outros modais, e nos pontos de travessia;
- b) Projeto de definição das Zonas de Prioridade de Pedestres - ZPP: identificação de vias que para receber medidas de moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade nesta via (*traffic calming*), de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança;
- c) Projeto de Fiscalização e Posturas: promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código de Posturas do Município (Lei Complementar nº 92, de 24 de fevereiro de 2012); ampliação da fiscalização de respeito à legislação de trânsito que estabelece a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas;
- d) Projeto de Educação, Informação e Promoção: ampliação dos projetos de desenho urbano realizados na Zona 2 para as centralidades regionais, considerando aspectos como sinalização indicativa específica para pedestres, iluminação específica dos passeios e travessias e ações de promoção do modo a pé, como passeios turísticos; criação de facilidades para os deslocamentos a pé em toda a cidade;
- e) Projeto da rede de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas em todas as áreas do Município, apresentado especialmente como modo alimentador dos sistemas de alta e média capacidade, prevendo a implantação de bicicletários junto às estações de integração modal, identificando e implantando rede de ciclorotas ou rotas cicláveis e ruas sinalizadas como de tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas;
- f) Projeto de ações educativas focadas em segurança, da implantação de paraciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas;
- g) Projeto de qualificação da acessibilidade à centros atratores de mobilidade.

§ 3º Para a inclusão de pessoas com deficiência tornando os espaços viários



acessíveis a todas as pessoas, independentemente das suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais, mediante a elaboração de projetos pelo Instituto de Planejamento de Santa Maria - IPLAN-SM, estabelecendo:

- I. Alternativas que tornem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para as pessoas com deficiência;
- II. Ações de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade de pessoas com deficiência com segurança e conforto;
- III. Garantias gradativas para a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma nos sistemas de circulação, compreendendo as vias, calçadas e áreas destinadas à circulação de pedestres, bem como, nos veículos do transporte coletivo e nos Terminais de Integração Modal e Estações..

Seção II

Política do Transporte Público Coletivo Urbano

Art. 12. Denomina-se transporte público coletivo urbano todo aquele meio de transporte, não individual, que é proporcionado pelo Poder Público, definindo os itinerários e as tarifas, conforme disposto no Art. 9º, § 7º da Lei Federal nº 12.587/2012, e atende a toda a população mediante pagamento individualizado.

Art. 13. Todo o sistema de transporte público coletivo urbano deve ser organizado na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte integrados física, operacional e tarifária, independentemente de quem os opere.

Art. 14. Os serviços de transporte coletivo urbano devem ser prestados de forma profissional e com uma adequada organização dos processos de trabalho necessários, tais como manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração.

Art. 15. A política prevê a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano adaptado às demandas e necessidades da população, para atingir parâmetros de racionalidade e viabilidade e colaborar para alcançar uma mobilidade mais sustentável no Município.

Art. 16. O sistema de transporte coletivo será sustentado por cinco grandes elementos:



- I. infraestrutura de suporte;
- II. sistemas de parada;
- III. informação, configuração da oferta do serviço;
- IV. sistema de gestão; e
- V. concessão do serviço.

§ 1º Para o cumprimento das finalidades desta Política estão previstos quatro programas:

- a) Programa da infraestrutura do transporte coletivo;
- b) Programa da rede de transporte coletivo;
- c) Programa de gestão e operação do transporte coletivo;
- d) Programa do transporte coletivo de maior capacidade.

§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- a) Projeto de criação da nova rede de transporte coletivo urbano;
- b) Projeto de segregação e priorização do transporte coletivo urbano;
- c) Projeto de qualificação e informação dos pontos de parada;
- d) Projeto de fiscalização e composição dos custos do cálculo tarifário, com a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação de serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário;
- e) Projeto de criação do sistema de monitoramento do transporte coletivo urbano;
- f) Projeto de implantação de sistemas de “metronização” do transporte coletivo de média capacidade (BRTs, VLPs, BHLs, outros); e sistemas de transporte coletivo de maior capacidade;
- g) Projeto de estruturação do transporte coletivo interdistrital e intermunicipal.

Seção III

Política da ordenação do tráfego de veículos pesados e regulação do transporte de cargas

Art. 17. Um sistema de transporte é constituído pelo modo (via de transporte), pela forma (relacionamento entre vários modos de transporte), pelo meio (elemento transportador) e pelas instalações complementares (terminais de carga e pontos de carga e descarga).

Art. 18. O transporte de carga é o responsável por todo e qualquer atividade



econômica, e responsável pela movimentação de um fluxo material, desde um ponto fornecedor até um ponto consumidor.

Art. 19. A organização do transporte de carga urbana e das suas operações associadas, visa mitigar os impactos no trânsito e ambientais inerentes as suas atividades, bem como operacionalizar a logística deste modal.

§ 1º Para o cumprimento das finalidades desta Política estão previstos três programas:

- a) Programa de regulamentação do transporte de carga e das operações associadas;
- b) Programa da definição de rotas preferenciais e das vias de uso proibido;
- c) Programa de sinalização específica para veículos de carga.

§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- a) Projeto de definição de zonas e rotas para restrição ou liberação da circulação de cargas;
- b) Projeto de definição de horários especiais para tráfego de veículos de transporte de carga;
- c) Projeto de definição de padrões de veículos e os pontos de carga e descarga a serem utilizados no abastecimento e na distribuição de bens;
- d) Projeto de integração do sistema de transporte de carga urbana com outros modos de transporte de carga;
- e) Projeto de implantação de terminais intermodais e de centros de distribuição no âmbito urbano;
- f) Projeto de definição de medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal.

Seção IV

Política da educação para o trânsito

Art. 20. A política da educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (CTB, capítulo V), devendo ser promovida desde a pré-escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e do Sistema Nacional de Educação.

§ 1º Para implantação dos programas indicados, no caput, devem ser elaborados e



executados os seguintes projetos:

- a) Programa de aprendizagem continuada;
- b) Programa de integração a aspectos da segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- a) Projeto de adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito, além de conteúdos de trânsito nas escolas municipais de formação para o magistério e na capacitação de professores e multiplicadores;
- b) Projeto de aprendizagem continuada e de metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e diferenciada, incluindo a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a co-responsabilidade governo municipal e sociedade, em busca da segurança e bem-estar;
- c) Projeto de fomento e execução de programas educativos centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão do trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização;
- d) Projeto de formação e a capacitação de condutores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores - CFC para que as exigências do Código de Trânsito Brasileiro possam ser cumpridas com eficiência e possam fazer parte do currículo dos cursos a discussão da cidadania e de valores.

Seção V

Política do tratamento, classificação e hierarquização da rede viária

Art. 21. A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

§ 1º As ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente, têm prioridade sobre a fluidez dos veículos nas vias do Município de Santa Maria.

§ 2º Os modais de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos.

§ 3º As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho das modalidades de transportes especificadas no § 2º deste Artigo.

§ 4º A gestão da rede viária deve se articular com os projetos de planejamento e de desenvolvimento urbano integrando os diversos modais de transporte.



Art. 22. O Poder Executivo Municipal, consultado o Instituto de Planejamento de Santa Maria, será o responsável pela emissão de diretrizes de traçado relativas a:

- I. Priorização da circulação de ônibus;
- II. Implantação de medidas de “moderação de tráfego”;
- III. Larguras de calçadas;
- IV. Necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;
- V. Rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;
- VI. Alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;
- VII. Caracterização do sistema viário, conforme anexo da Lei Complementar nº 072, de 04 de novembro de 2009;
- VIII. Pólos Geradores de Tráfego, conforme disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal regulamentará por lei própria as diretrizes gerais sobre Pólos Geradores de Tráfego e Áreas Especiais de Tráfego.

Art. 23. As vias públicas do Município serão utilizadas, preferencialmente, para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.

Parágrafo único. Qualquer atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à autorização expressa por parte do Poder Executivo Municipal.

Seção VI

Política da estruturação da gestão e controle da mobilidade urbana

Art. 24. A Política de gestão e controle da mobilidade urbana deve sempre promover ações conjuntas com os gestores responsáveis pelo uso e ocupação do solo, uma vez que essa adequação cria condições mais adequadas para a expansão ordenada da cidade, além de facilitar o deslocamento da população na área urbana e favorecer a descentralização das atividades econômicas, visando assim uma redução nos níveis de poluição no meio ambiente urbano, essas ações devem estar sempre, calcadas nos princípios de sustentabilidade das cidades e no desenho universal.

§ 1º Para o cumprimento das finalidades desta Política estão previstos dois programas:

- I. Programa de formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos para mobilidade urbana municipal;
- II. Programa de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- I. Projeto de avaliação e fiscalização dos serviços e monitoramento de desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- II. Projeto de restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- III. Projeto de aplicação de taxas sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infraestrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte urbano;
- IV. Projeto de dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados; controle de estacionamentos; controle do uso das vias urbanas destinadas a cargas e descargas, concedendo prioridade ou restrições.

Seção VII

Política do impacto ambiental e urbanístico dos sistemas de transporte

Art. 25. A Política do impacto ambiental e urbanístico dos sistemas de transporte **visa** descrever e quantificar **esses impactos**, tanto na implantação dos sistemas viários quanto no uso dos veículos automotores.

Art. 26. Pode-se alocar como custos ambientais advindos dos transportes os impactos sonoros, as emissões de gases poluentes e o uso de matéria prima para fabricação de combustíveis fósseis que provocam danos para a saúde dos homens e animais, danos em culturas agrícolas, florestais e ainda danos com acidentes em pistas poluídas.

§ 1º Para o cumprimento das finalidades desta Política estão previstos dois programas:

- I. Programa de restrição ou determinação de rotas para o transporte de passageiros por fretamento, nas áreas centrais; a delimitação de locais de estacionamento de ônibus de turismo, ou pólos turísticos; e a regulação de áreas ou de horários para carga e descarga em área urbana tombada patrimonialmente;
- II. Programa de redução da poluição ambiental e sonora, buscando a utilização de combustíveis alternativos para o transporte; descongestionamento dos corredores de transporte através do desenvolvimento das redes intermodais, trocas de informação entre veículos e infraestruturas de transporte; mobilidade urbana sustentável, novos modais de transporte público integrados; incentivo ao uso de bicicletas, investimento em tecnologias de componentes não poluentes.

§ 2º Para implantação dos programas indicados, no parágrafo anterior, devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

- a) Projeto de uso veicular com eficiência energética, implicando redução significativa nos níveis de consumo atual, sobretudo dos combustíveis fósseis e busca de fontes energéticas renováveis;
- b) Projeto de desenvolvimento e utilização de tecnologias para mobilidade urbana



ambientalmente adequadas, alterando progressiva e significativamente os padrões atuais do setor.

CAPÍTULO IV

Da sistemática de monitoramento, avaliação e revisão periódica do Plano Diretor de Mobilidade Urbana

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana

Art. 27. O monitoramento da implantação do presente plano será de competência da Secretaria de Município de Mobilidade Urbana e do Instituto de Planejamento de Santa Maria, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados pelo IPLAN-SM, a ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Santa Maria.

Art. 28. Cabem ao Poder Executivo, através da Secretaria de Município de Mobilidade Urbana e ao Instituto de Planejamento de Santa Maria, as seguintes atribuições:

- I. Definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana;
- II. Consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
- III. Elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e seus resultados;
- IV. Promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
- V. Contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 29. Sob coordenação do Poder Executivo, será constituído o grupo de observadores integrado por instituições da sociedade civil, que deverá acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para o fortalecimento da política de mobilidade urbana sustentável.

§ 1º As instituições convidadas em participar das reuniões do Grupo de Observadores para Mobilidade Sustentável de Santa Maria – GMOB-SM, deverão se comprometer com os princípios, diretrizes, objetivos e metas da Política Nacional de Mobilidade Urbana expressos na Lei Federal nº 12.587/12.

§ 2º Cada instituição participante do GMOB-SM poderá indicar 2 (dois) representantes, titular e suplente, para participarem do grupo de observadores.

§ 3º Será garantido acesso amplo e democrático às reuniões e eventos do GMOB-SM, bem como às informações sobre o sistema de mobilidade urbana do Município de Santa Maria.

Seção II Da Revisão do PDMU



Art. 30. As revisões periódicas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e 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.

§ 1º A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e seus resultados, realizados pelo GMOB-SM.

§ 2º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o *caput* deste artigo compete ao IPLAN-SM.

Art. 31. As revisões do Plano Diretor de Mobilidade Urbana terão periodicidade de 7 (sete) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Santa Maria, incluindo ampla e democrática discussão nas Audiências Públicas Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação municipal.

Seção III

Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana

Art. 32. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PDMU já definidos nesta Lei, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

- I. órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;
- II. ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;
- III. audiências públicas;
- IV. consultas públicas.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 33. Os Planos de Pesquisas, Relatórios Administrativos I e II, bem como os Relatórios Técnicos I, II e III, que integram a realização do presente Plano são partes integrantes do Anexo II desta Lei, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana em Santa Maria.

Art. 34. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana utilizado como referencial para a sua elaboração serão disponibilizados na página eletrônica do IPLAN-SM.

Art. 35. A Secretaria de Município de Mobilidade Urbana poderá editar outros



**PREFEITURA DE
SANTA MARIA**

**Estado do Rio Grande do Sul
Prefeitura Municipal de Santa Maria
Secretaria de Município de Gestão e Modernização Administrativa
Superintendência de Administração**

atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Anexo I – Conceitos e Definições

DENOMINAÇÃO	DEFINIÇÃO E ESPECIFICAÇÕES
Abrigos	Elementos com forma de coberta que oferecem um espaço protegido para os usuários do serviço de transporte coletivo.
Acessibilidade	Facilidade disponibilizada às pessoas e que possibilite toda uma autonomia nos deslocamentos desejados.
Bicicletário	Espaço coberto, protegido e cercado por uma ou mais bicicletas, segundo suas características.
BHLS	Os sistemas de BHLS - Buses with a High Level of Service são inspirados no conceito de BRT, com a mesma ideia: associar as vantagens dos modos ferroviários (rapidez, conforto, regularidade, imagem) às vantagens do modo autocarro (flexibilidade, proximidade, menor custo). O BHLS surge como resposta à questão de preencher o intervalo entre o autocarro tradicional e o eléctrico, em termos de desempenho, custo e capacidade.
BRT	Sistema de BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de ônibus de alta capacidade que provê um serviço rápido, confiável e eficiente. Apesar de sua origem, o BRT tem pouco em comum com os sistemas tradicionais de ônibus. Com a utilização de corredores dedicados e outras características atrativas dos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, o BRT atinge um desempenho equivalente com apenas uma fração do seu custo.
Calçada	Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
Carrega e descarrega	As vagas regulamentadas para carrega e descarrega têm como finalidade permitir, nos dias úteis, das 7h às 19 h, durante um tempo limitado de 30 minutos, as atividades a todos aqueles veículos que realizam carrega e descarrega de mercadorias da forma mais próxima a seu ponto de destino.
Pólos geradores ou atratores de mobilidade	Centros (estações ferroviárias e de ônibus, hospitais, equipamentos de diferentes tipologias, etc.) que atraem cada dia uma quantidade significativa de pessoas e geram uma quantidade importante de deslocamentos.
Ciclofaixas	Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
Ciclovia	Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
Ciclorrotas	o termo ciclorrota (ou ciclo-rota) significa um caminho, sinalizado ou não, que represente a rota recomendada para o ciclista chegar onde deseja. Representa efetivamente um trajeto, não uma faixa da via ou um trecho segregado, embora parte ou toda a rota possa passar por ciclofaixas e ciclovias.
Eixos de pedestres	Espaços onde os usuários têm máxima liberdade de movimento, já que têm prioridade sobre outros usuários da via pública (ciclistas, veículos, etc.).

Equipamentos comunitários	Equipamentos públicos destinados à educação, saúde, cultura, lazer, segurança e similares.
Faixas de ônibus	Faixas reservadas à circulação de ônibus. No caso da cidade de Santa Maria, estas faixas podem ser utilizadas pelos táxis e veículos de emergência.
Faixas de trânsito	Qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
Faixas de travessia de pedestres	Lugares seguros onde os pedestres podem cruzar as ruas, já que têm prioridade de passagem com respeito aos outros meios de transporte.
Informações para usuários do transporte coletivo	Conjunto de conteúdos detalhados que os passageiros do transporte coletivo podem necessitar para conhecer as características do serviço (horários, itinerários, intervalos de passagem, enlace com outras linhas, pontos de interesse, planos, etc.).
Marcas longitudinais	Separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada normalmente à circulação de veículos, a sua divisão em faixas, a separação de fluxos opostos, faixas de uso exclusivo de um tipo de veículo, reversíveis, além de estabelecer as regras de ultrapassagem e transposição.
Marcas transversais	Ordenam os deslocamentos frontais dos veículos e os harmonizam com os deslocamentos de outros veículos e dos pedestres, assim como informam aos condutores sobre a necessidade de reduzir a velocidade e indicam travessia de pedestres e posições de parada.
Marcas viárias	Conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, postos ao pavimento da via.
Núcleo urbano	Área legalmente definida como urbana, caracterizada por construções, arruamentos e intensa ocupação humana.
Paraciclo	Estacionamento para bicicletas, constituído por uma peça metálica que permite a fixação de uma bicicleta por dois pontos desta.
Parada	Imobilização do veículo com a finalidade, pelo tempo estritamente necessário, de efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
Paradas de táxis	Áreas reservadas para o estacionamento e a parada dos veículos que efetuam este serviço.
Pista	Parte da via, normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou canteiros centrais.
Plataformas reservadas e vias exclusivas	Faixas exclusivas para a circulação do transporte coletivo, segregadas fisicamente do restante das faixas de rolamento.
Pontos de parada	Espaços onde os ônibus param para permitir a subida e descida dos usuários do serviço de transporte coletivo.
Postes de parada	Utilizam-se para identificar o ponto exato de parada dos ônibus, bem como para alojar informação relacionada com o



	serviço.
Rebaixamentos	Depressões locais nas calçadas que permitem a superação do desnível entre a calçada e as pessoas com deficiência.
Redutores de velocidade pré-fabricados	Dispositivos que, implantados na pista, têm a função de fazer diminuir a velocidade dos veículos que circulam. Estes elementos, que supõem uma sobre-elevação da calçada, encontram-se constituídos por elementos modulares, em muitos casos de caucho, que se fixam na calçada com parafusos.
Semáforos	Instrumentos utilizados para controlar o tráfego de veículos e de pedestres nas grandes cidades.
Sinais de trânsito	Elementos de sinalização viária que se utilizam, como placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou direcionar o trânsito dos veículos e pedestres.
Sinalização	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.
Sinalização horizontal	Engloba o conjunto de linhas, caracteres, símbolos e cifras existentes sobre o pavimento ou outros elementos da via urbana, os quais proporcionam um guia visual e ordenam a circulação dos veículos.
Sinalização vertical	Conjunto de placas metálicas colocadas num poste vertical sobre a borda da calçada que dão indicações sobre os espaços próprios para os diferentes meios de transporte.
Terminal de Integração e Integração Modal	Os terminais são áreas fechadas nas quais os passageiros tem livre acesso a qualquer uma das linhas integradas sem o pagamento de uma nova tarifa. Podendo também integrar o modal ônibus com outros modais de transporte.
<i>Traffic Calming</i>	Consiste em uma concepção física e de outras medidas, incluindo estreitamento e lombas, postas em vias com a intenção de retardar ou reduzir o tráfego do automóvel, bem como para melhorar a segurança para pedestres e ciclistas.
Vias e áreas de pedestres	Vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
VLP	Sistema operado por veículos Leves sobre Pneus movidos a energia elétrica (Tramway) e tracionados com pneus que permitem rampas mais fortes que os sistemas com trilhos os chamados VLTs.



JUSTIFICATIVA ao Projeto de Lei nº _____/Executivo, que

**Institui o Plano Diretor de
Mobilidade Urbana do Município de
Santa Maria e dá outras providências.**

Senhora Presidenta,

Senhores Vereadores:

Pelo presente, encaminhamos à apreciação da Câmara de Vereadores de Santa Maria/RS o Projeto de Lei que "Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Santa Maria".

Em janeiro de 2012, e após quase 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Brasil passou a ter uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Instituída pela Lei nº 12.587/2012, a Política define as diretrizes que devem orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras

As diretrizes são claras e podem ser bem resumidas em uma frase: é preciso incentivar os deslocamentos por meios de transporte não motorizados e os coletivos e desestimular os individuais motorizados – responsáveis por 27,4% dos deslocamentos realizados nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes.

Nisso reside o maior mérito da Política: ao obrigar que os gestores das cidades priorizem e incentivem outros modais, ela claramente tenta corrigir a distorção na cultura do planejamento dos deslocamentos que ocorrem no país.

Além de estabelecer diretrizes, a Política traz ainda, uma determinação clara para os Municípios com mais de 20 mil habitantes (30% das cidades brasileiras): de que elaborem, até abril de 2015, um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), capaz de abarcar não só as diretrizes da Lei, mas também de traçar, juntamente à sociedade civil, um planejamento de curto, médio e longo prazo para a forma de como se darão os deslocamentos de bens e pessoas na cidade.

Apesar de as determinações do PNMU serem importantes, a ideia de fazer que os municípios brasileiros realizem um planejamento ordenado do setor não é nova. Em 2001, o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01) – que instituiu a obrigatoriedade do Plano Diretor – determinou que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu Plano de Transportes.

Mudanças no termo (de transporte para mobilidade) à parte, o cerne das duas determinações é o mesmo: o vislumbre, pelo legislador, da necessidade de se regular o setor de transporte de pessoas e cargas.

A Lei 12.587 considera as infraestruturas de mobilidade urbana vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias, estacionamentos, terminais, estações e demais conexões, pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas, sinalização, viárias e de trânsito, equipamentos e instalações e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. Essas infraestruturas, obrigatoriamente, deverão estar alinhadas com o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é integrar os diferentes modais de transporte e melhorar a acessibilidade e a



mobilidade de pessoas e cargas nos Municípios, sempre privilegiando o transporte coletivo.

Aliar obras de infraestrutura com iniciativas imobiliárias pode, por exemplo, revitalizar regiões das cidades e ainda gerar recursos para investimentos.

Os recursos para as obras decorrerão essencialmente do orçamento público, das outorgas oriundas das concessões de serviços de transporte e de tributos vinculados. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, deverão incluir nos 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.

Quanto às concessões, podem envolver os diversos modos de transporte como ônibus, trens e barcos. Destaque-se que a lei 12.587/2012 insere entre as diretrizes da política tarifária do transporte público coletivo a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços. Dependendo da modelagem econômico-financeira, as tarifas podem ser suficientes para remunerar o operador e viabilizar o pagamento de outorga ao poder concedente.

A exploração de estacionamentos que, segundo a nova lei, devem ter uma política definida, com ou sem pagamento pela utilização, também pode gerar recursos para investimento em infraestrutura urbana. A concessão de garagens subterrâneas, por exemplo, pode atribuir fonte permanente de receita ao Poder Público e, ao mesmo tempo, substituir estabelecimentos precários que praticam preços abusivos e colocam em risco o patrimônio dos usuários.

As obras de mobilidade podem ser financiadas por tributos vinculados. Estes deverão ser justificados como mecanismos de desestímulo aos modais motorizados de uso individual e terão sua arrecadação destinada à infraestrutura de transporte público coletivo e de transporte não motorizado, além do subsídio à tarifa de transporte público.

Municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados à elaboração de plano diretor deverão delinear Plano de mobilidade Urbano para efetivar a Política Nacional de mobilidade Urbana. Nesse sentido, a Lei 12.587/2012 conecta-se com a Lei 10.527, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007 (Lei de Saneamento Básico) e a Lei 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei de Resíduos Sólidos), consolidando marco legislativo abrangente de planejamento municipal.

Dessa forma, as intervenções relacionadas à mobilidade devem ser compatíveis com os outros planos de organização urbana, com destaque para o de uso e ocupação do solo. Aliar obras de infraestrutura com iniciativas imobiliárias pode, por exemplo, revitalizar regiões das cidades e ainda gerar recursos para investimentos a partir de ferramentas como outorga onerosa de direito de construir, certificados de potencial adicional de construção e contribuição de melhoria.

Não se deve esquecer que mesmo empreendimentos não autossustentáveis



economicamente, mas considerados relevantes para a gestão urbana, podem ser desenvolvidos via veículos com as parcerias público-privadas, concessões em que o poder concedente investe junto com o concessionário. Nesses projetos é importante haver garantias sólidas para as obrigações do parecer público. Uma das alternativas é a formatação de entes garantidores (fundos ou companhias) alimentados por ativos líquidos, que podem ser originados de negócios com a própria iniciativa privada, como os indicadores nos parágrafos anteriores (concessões geradoras de outorgas, por exemplo).

A lei 12.587/2012 é mais um fator de fomento a políticas públicas municipais estruturantes. Com foco no planejamento, pode incentivar avanços na modernização do conceito de cidade. Talvez seja a oportunidade de surpreender aqueles como os que não acreditam em solução para os problemas da infraestrutura urbana. Para isso será indispensável, porém, que Município e iniciativa privada se associem em torno do objetivo comum de melhorar a vida das pessoas.

Aprovado, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, esse, passa a ser a referência de desenvolvimento de nosso município.

Por esses motivos, estamos propondo este projeto de lei, tempo que entendemos ser suficiente para o atendimento a essa obrigação legal.

Salientamos que os Relatórios Técnicos que integram a realização do presente Plano, são partes integrantes do Anexo II desta Lei, bem como outras informações referentes ao sistema de Mobilidade Urbana em Santa Maria.

Pela relevância da matéria, esperamos o apoio dos nobres Edis para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Santa Maria, 22 de dezembro de 2014.

Cezar Augusto Schirmer
Prefeito Municipal