ESTADO DO MARANHÃO
MUNICIPIO DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO
CNPJ. 06.232.615/0001-20

LEI MUNICIPAL Nº 491 DE 10 DE JULHO DE 2023.

DISPÕE SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO, ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A **PREFEITA MUNICIPAL DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO**, ESTADO DO MARANHÃO, no uso de suas atribuições legais, que lhes são conferidas pela Lei Orgânica do Município, FAZ SABER que a Câmara Municipal **aprovou e eu sanciono** a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Quitéria do Maranhão com estabelecimento das diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana de Santa Quitéria do Maranhão, de que trata o art. 1º da presente lei, tem por finalidade orientar as ações do Município de Santa Quitéria do Maranhão no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

Art. 3º O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município, estabelecido pela

Lei nº 208/2006, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município e com as normas de acessibilidade previstas no Decreto Federal nº 5.296, de 31 de outubro de 2004.

Art. 4º. O PLANMOB, que tem como fundamento as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, estabelecida pela Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587/2012, cumprirá os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - **ACESSIBILIDADE:** consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos;

II - **ACESSIBILIDADE AMBIENTAL**: possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;

III - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - **ACESSO:** permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas;

V - **ALINHAMENTO:** a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;

VI - **ANEL VIÁRIO**: via que se caracteriza por circundar a malha urbana, possibilitando o tráfego de veículos de passagem sem adentrar a área central da cidade;

VII - **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

VIII - **BIKE SHARE (BICICLETAS DE ALUGUEL):** sistemas de empréstimo de bicicletas em estações distribuídas na malha urbana das cidades muitas vezes integradas ao sistema de transporte público coletivo por ônibus. Permitindo ao usuário tomar a bicicleta em um polo (estações de guarda da bicicleta) e entrega em outro polo em um tempo pré-determinado. Elas necessitam de uma rede de estações de atendimento, um centro de controle para sistema de cobrança e/ ou controle de uso e manutenção;

IX - **BUS RAPID SERVICE (BRS):** sistema de transporte coletivo urbano que se caracteriza pelas faixas preferenciais de ônibus, pela implantação de um conjunto de medidas que possibilitam a melhoria na qualidade do serviço do transporte público por ônibus, incluindo a racionalização das linhas, o escalonamento dos pontos de parada, a fiscalização eletrônica para controle de acesso de veículos particulares e um eficaz sistema de informação ao usuário;

X - **BUS RAPID TRANSIT (BRT)**: sistema de transporte coletivo urbano ou metropolitano por ônibus de média e/ou alta capacidade, com alto desempenho e qualidade:

a) assegurado pela velocidade operacional, *regularidade dos headways*, (intervalos de tempo entre os veículos), em pistas ou faixas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem por sistemas eletrônicos;

b) embarque e desembarque em nível, sistema seguro de informação aos usuários, e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real através de Centros de Controle Operacional, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

c) com capacidade para fluxo de 2 mil a 20 mil passageiros por hora, com velocidade de 20 km/h a 30 km/h;

XI - **CAIXA DE RUA**: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;

XII - **CALÇADA:** parte do logradouro, normalmente segregada e em nível diferente, destinada ao trânsito de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, composta de faixa de circulação e faixa de serviço;

XIII - **CANTEIRO CENTRAL**: espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional e esteticamente;

XIV - **CICLOFAIXAS**: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV - **CICLOFAIXAS DE LAZER:** implantadas por meio de sinalização permanente ou temporária podem ser compreendidas como um programa educativo;

XVI - **CICLORROTAS ou ROTA CICLÁVEL**: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

XVII - **CICLOVIAS:** pistas segregadas do trafego de veículos motorizados, dimensionadas para a circulação independente de bicicletas, podem ser utilizadas para lazer ou deslocamento do trabalho e serviços, podem ligar regiões da cidade como alimentar articulações da rede de transporte do município;

XVIII - **CUL-DE-SAC:** espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

XIX - **DIVISÃO MODAL**: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

XX - **ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO**: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual;

XXI - **FAIXA DE CIRCULAÇÃO/*PASSEIO***: parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres;

XXII - **FAIXA COMPARTILHADA:** faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XXIII - **FAIXA DE DOMÍNIO**: superfície lindeira às rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XXIV - **FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS**: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

XXV - **FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE**: sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;

XXVI - **FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO**: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XXVII - **FAIXA DE SERVIÇO**: parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos;

XXVIII - **GESTÃO DA DEMANDA** ou **GERENCIAMENTO DA DEMANDA**: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XXIX - **ILHA**: obstáculo físico, inserido na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXX - **IMPEDÂNCIA:** elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres ou outras modalidades de transporte, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização;

XXXI - **INTERSEÇÃO**: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

XXXII - **LOGÍSTICA URBANA**: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

XXXIII - **LOGRADOURO**: espaço livre, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;

XXXIV - **MOBILIDADE URBANA**: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XXXV - **MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XXXVI - **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS**: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXXVII - **MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS**: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXXVIII - **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XXXIX - **PARACICLO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XL - **PASSEIO / *FAIXA DE PEDESTRES***: parte da calçada destinada a ***livre*** circulação de pedestres;

XLI - **PISO TÁTIL**: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XLII - **PISTA EXCLUSIVA**: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XLIII - **POLÍTICA DE PREÇO**: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XLIV - **POLO GERADOR VIAGEM (PGV):** tratados anteriormente na literatura como Polos Geradores de Tráfego (PGT), são empreendimentos ou eventos de distinta natureza que desenvolvem atividades capazes de influenciar na infraestrutura urbana e no uso do solo das áreas onde estão inseridos e de conformidade com a disposição da Lei Federal nº. 10.257 de 2001;

XLV - **RAMPA**: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento;

XLVI - **REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**: compreende os sistemas de média e alta capacidade de transporte, operados por diferentes tecnologias como ônibus, VLT e metrôs;

XLVII - **RODOVIA**: estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o Município com outras cidades ou regiões;

XLVIII - **ROTATÓRIA**: tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz à diminuição da velocidade em cruzamentos;

XLIX - **ROTAS URBANAS DE CARGA**: são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;

L - **SEPARADOR FÍSICO**: elemento que delimita o uso de determinada área;

LI - **SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL**: largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;

LII - **SISTEMA DE ALTA, MÉDIA CAPACIDADE**: sistemas, nas diversas modalidades de transporte, com capacidade variando entre 10.000 (dez mil) a 80.000 (oitenta mil) passageiros/hora/sentido;

LIII - **SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

LIV - **SISTEMA VIÁRIO**: conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;

LV - **TRINCHEIRA:** obra de construção civil destina a servir de passagem sob um determinado local;

LVI - **TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO**: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

LVII - **TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL**: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

LVIII - **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

LIX - **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL**: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

LX - **TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

LXI - **TRANSPORTE URBANO DE CARGAS**: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

LXII - **VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT)**: sistema sobre trilhos, caracterizado que opera com carros únicos ou pequenas composições em vias exclusivas em nível, nível elevado, subterrâneo ou, ocasionalmente, em tráfego partilhado nas vias urbanas, implantado mediante estudo de viabilidade técnica sendo indicado quando o trecho de operação atingir a demanda mínima de operação de 10 a 45 mil

passageiros hora/sentido podendo atingir o limite de 45 mil passageiros hora/sentido ou modificado mediante melhorias da capacidade tecnológica do material rodante, com velocidade de 20 km/h a 30 km/h;

LXIII - **VIA**: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

LXIV - **VIA ARTERIAL:** via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

LXV - **VIA COLETORA**: via que coleta e distribui o tráfego oriundo de vias locais, permitindo também os itinerários de transporte coletivo dentro, preferencialmente, de cada bairro;

LXVI - **VIA ESTRUTURAL**: via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano;

LXVII - **VIA LOCAL**: via que dá suporte ao tráfego local;

LXVIII - **VIA MARGINAL:** via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, cursos d'água, permitindo a circulação e acesso às edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias;

LXIX - **VIA PARA PEDESTRES**: via que se destina à circulação de pedestres, permitindo a circulação de veículos com acesso controlado, quando necessário;

LXX - **VIADUTO**: obra de construção civil destina a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

Parágrafo único. Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos do Plano Diretor do Município de Santa Quitéria - SC.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do PLANMOB.

Art. 6º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Quitéria – PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

Parágrafo único. Nestes termos, o PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 7º O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

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 - integração com as políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento;

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

VI - priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VIII - integração dos diversos meios de transporte;

IX - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

X - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

XI - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XII - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PLANMOB;

XIII - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PLANMOB;

XIV - priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.

Art. 8º O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

CAPÍTULO II

DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA– O PLANMOB

Seção I

Do conteúdo do PLANMOB

Art. 9º O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO contemplará:

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 - monitoramento do sistema de mobilidade urbana;

IV - ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da

cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;

V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI - programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;

d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras;

VII - os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema suplementar de transporte coletivo;

d) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

VIII - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;

b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada;

IX - o sistema viário em conformidade com o sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo:

a) circulação viária;

b) sinalização viária;

c) projeto paisagístico;

d) revitalização da infraestrutura do sistema viário;

e) pavimentação;

f) áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - Promover a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

XI - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XII - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII - ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIV - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano;

XV - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 10. O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade priorizando os modos de transporte não motorizados e o transporte público coletivo urbano;

III - promover a segurança no trânsito por meio de um amplo processo de educação para a mobilidade e estímulo ao uso dos meios de transporte coletivos e não motorizados;

IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de equidade urbana.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - implantação de rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas Não Motorizados;

II - ampliação das ações de priorização relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;

IV - ampliação da integração física e temporal, operacional e tarifária do transporte coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte coletivo, mediante estudo de viabilidade técnica e de demanda, de modo a não comprometer o equilíbrio econômico financeiro do sistema de transporte público de passageiros;

VI - desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;

VII - promoção do programa de educação para a mobilidade por meio de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

VIII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade;

II - fomento a implantação do Conselho Municipal de Mobilidade;

III - modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

IV - monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito;

V - disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;

VI - modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - desenvolvimento de projetos de educação para mobilidade, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

V - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

VI - monitoramento das questões relacionadas a Acessibilidade no município por meio do Conselho Municipal de Mobilidade.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade.

Art. 16. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

II - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 17. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

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

II - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizado;

III - implantação de estacionamentos dissuasórios;

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

V - implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, que terão as seguintes finalidades para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) permitir revisão de adensamento de áreas mediante reestruturação dos corredores de transporte. Realizado após estudos técnicos pelo órgão gestor municipal e plano de intervenções na área para garantia do desestímulo ao uso indiscriminado de veículos automotores particulares;

b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;

d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VI - priorização das obras relacionadas aos projetos viários prioritários, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;

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

VIII - definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e 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;

IX - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios vizinhos, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

CAPÍTULO III

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANMOB

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PLANMOB

Art. 18. O monitoramento da implementação do PLANMOB, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, será realizado pelo Conselho Municipal de Mobilidade.

Seção II

Da Revisão do PLANMOB

Art. 19. As revisões periódicas do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO 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;

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.

Parágrafo único. A avaliação do progresso da implantação do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração a análise das realizações efetuadas pelo município.

Art. 20. As revisões do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO terão periodicidade de 10 (dez) anos, incluindo ampla e democrática discussão nos Conselhos Municipais os quais tenham ligação direta com o tema Mobilidade Urbana, e com a sociedade de uma forma em geral.

CAPÍTULO IV

DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 21. A hierarquia viária é estabelecida em função da capacidade de tráfego, da integração com a mobilidade e malhas urbanas e da compatibilidade com os usos estabelecidos pela Lei do Plano Diretor de Santa Quitéria, e deverá:

I - estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes não motorizados e coletivo;

II - estabelecer critérios para intervenções necessárias às adequações das vias existentes;

III - disciplinar os deslocamentos na malha urbana.

Art. 22. A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições desta Lei e Anexos integrantes, e dependerá de projeto aprovado ou elaborado pelo órgão responsável pelo planejamento urbano do município em consonância com o Plano Diretor.

§ 1° A necessidade de prolongamento e de alargamento das vias será analisada pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano, de trânsito e transporte, considerando a relevância de cada via para o sistema de transportes.

§ 2º O órgão responsável pelo planejamento urbano desenvolverá os projetos de prolongamento e de alargamento das vias que necessitem de tais intervenções.

§ 3º O sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei.

Art. 23. O Sistema Viário apresenta a hierarquização e dimensionamento estabelecido pelo plano diretor do município, e seus anexos.

CAPÍTULO V

DAS VIAS ARTERIAIS, COLETORAS E LOCAIS

Art. 24. As vias públicas conforme sua classificação, deverão obedecer às seções transversais finais mínimas estabelecidas pelo Plano Diretor.

CAPÍTULO VI

DAS CALÇADAS/PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 25. As Calçadas (passeios públicos) serão compostas de, no mínimo, faixa de circulação e faixa de serviço e atender as normas técnicas de acessibilidade.

§ 1º A faixa de circulação terá largura mínima de 1,20 m livre de obstáculos, destinando-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ter inclinação transversal máxima de 3% (três por cento), ter permanente manutenção, superfície regular, firme, estável e antiderrapante, sob qualquer condição, e deverá evitar trepidação que prejudique a livre circulação.

I - Consideram-se materiais adequados para acabamento nas faixas de circulação:

a) concreto bruto com espessura mínima de 5 cm (cinco centímetros);

b) placa pré-moldada de concreto com espessura mínima de 4 cm (quatro centímetros).

II - Quando o acabamento for executado, as juntas, ranhuras ou sulcos não poderão ser no sentido longitudinal, só transversal, não poderá ter espessuras largas, nem profundidades que comprometam a utilização de cadeiras de rodas ou outros equipamentos com rodízios.

III - A utilização de outro material que não esteja relacionado ao § 1º e suas alíneas do caput deste artigo, deverá ser aprovada pelo Conselho Municipal de Mobilidade.

§ 2º A faixa de serviço terá largura mínima de 80 cm (oitenta centímetros) e conforme sua definição, deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano tipo postes de iluminação, sinalização de transito, árvores, lixeiras e arborização.

§ 3º As diretrizes, padrões e prazos serão regulamentados por Decreto do Chefe do Poder Executivo.

§ 4º Nas vias em que não for possível o atendimento das larguras mínimas dispostas nos §§ 1º e 2º caberá ao Conselho Municipal de Mobilidade deliberar sobre o padrão a ser adotado.

Art. 26. Quando da reforma das calçadas, deverão ser atendidas as características definidas no Art. 25.

Art. 27. É vedada a implantação e abertura de portas, portões e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independente da forma de acionamento.

Art. 28. Em lotes de esquina é vedada a instalação de acessos a garagens e recuos frontais a menos de 5 (cinco) metros de distância da esquina.

Art. 29. Para polos geradores de viagem com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, deverá ser apresentado, às entidades responsáveis de trânsito e planejamento urbano, projeto de circulação de veículos e de pedestres,

com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos dos veículos motorizados.

Art. 30. Para cumprimento da prioridade aos transportes não motorizado e coletivo, nos principais corredores, as calçadas prioritariamente deverão adequar-se às normas técnicas.

CAPÍTULO VII

DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR

Art. 31. É assegurada a participação direta da população em todas as fases do processo de gestão democrática da Política Municipal de Mobilidade Urbana – PNMU, dentre outras, mediante as seguintes instâncias de participação:

I - Conferências públicas;

II - Conselho de Desenvolvimento Municipal;

III - Conselho Municipal de Mobilidade;

IV - Fundo de Desenvolvimento Municipal;

V - Audiências e consultas públicas;

VI - Assembleias Regionais de Política Municipal;

VII - Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento municipal;

VIII - Conselhos correlatos reconhecidos pelo Poder Executivo Municipal;

IX - Assembleias e reuniões de elaboração do Orçamento Municipal;

X - Programas e projetos com gestão popular;

XI - Sistema Municipal de Informações;

XII - Conselhos municipais.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. Criar as condições de financiamento para projetos executivos do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO a Curto e Médio e Longo Prazo.

Art. 33. O Poder Executivo Municipal segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados em cada período, para aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, de acordo com a Lei Federal nº 12.587/2012, do artigo 25 do capítulo 5º.

Art. 34. Os recursos e as fontes de financiamento propostos no Plano de Mobilidade Urbana de Santa Quitéria do Maranhão podem ser oriundos de recursos e fontes internos e/ou externos.

Art. 35. Os corredores de transporte da cidade, deverão ser priorizados para uso do transporte coletivo.

Art. 36. O município deverá alocar áreas para servirem à implantação de Pontos de Apoio e Terminais para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano, quando houver necessidade conforme o crescimento da cidade.

Parágrafo único. As áreas a serem disponibilizadas pelo Município, de que trata o *caput* do presente artigo, serão designadas mediante parecer técnico do Departamento Municipal de Trânsito e estabelecidas mediante decreto.

Art. 37. Fica criada a Conselho Municipal de Mobilidade, com a finalidade melhorar a acessibilidade no Município.

Parágrafo único. O chefe do Poder Executivo definirá através de decreto o funcionamento deste Conselho.

Art. 38. O município criará uma comissão para realizar estudos técnicos acerca do Terminal de Passageiros, no momento em que for necessária sua instalação.

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 40. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições normativas e regulamentares em contrário.

Santa Quitéria do Maranhão- MA, 10 de Julho de 2023.

ESTADO DO MARANHÃO
MUNICIPIO DE SANTA QUITÉRIA DO MARANHÃO
CNPJ. 06.232.615/0001-20

SÂMIA COELHO MOREIRA CARVALHO
PREFEITA MUNICIPAL