

**LEI MUNICIPAL Nº 2304**  
DE 06 DE NOVEMBRO DE 2019

INSTITUI  
PLANO V  
MUNICIPA  
POLÍTICA  
MUNICIPA  
MOBILIDA  
URBANA  
SISTEMA  
MOBILIDA  
URBANA  
VILA FLO  
DÁ OU  
PROVIDÊN

VILMOR CARBONERA, Prefeito Municipal de  
Vila Flores.

FAÇO SABER que a Câmara Municipal aprovou  
e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS**

**Art. 1º.** Ficam instituídos o Plano Viário Municipal, a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Sistema de Mobilidade Urbana de Vila Flores, que tem na promoção do desenvolvimento sustentável como princípio fundamental para o cumprimento das funções sociais da cidade.

**Art. 2º.** O Plano Viário Municipal incorpora os enfoques ambiental e social de planejamento na definição do modelo de cidade a ser desenvolvido, oferecendo os diferentes modais à população como opções de transporte para as demandas de deslocamento no espaço urbano, em condições de segurança e conforto, mediante o planejamento e a gestão integrada de todos os modos de transporte, garantindo a prioridade aos meios de transporte coletivo e aos meios não motorizados.

**Art. 3º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana é o instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios e objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 4º.** O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

**§ 1º.** São modos de transporte urbano:

I – motorizados; e

II – não motorizados.

**§ 2º.** Os serviços de transporte urbano 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 do serviço:

a) público;

b) privado.

**§ 3º.** São infraestruturas de mobilidade urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias;

II – estacionamentos;

III- terminais, estações e demais conexões;

IV – pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V – sinalização viária e de trânsito;

VI – equipamentos e instalações; e

VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## **CAPÍTULO II DOS CONCEITOS E DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 5º.** O sistema viário é o espaço público por onde pessoas circulam, tanto a pé quanto através de modo motorizado ou não, articulando as atividades humanas intra e interurbanas.

**§ 1º.** Neste espaço público estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

**§ 2º.** O planejamento, a operação e a manutenção das vias e dos serviços que se dão nelas são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana.

**§ 3º.** O planejamento do sistema viário, parte da orientação e do controle sobre a distribuição das atividades econômicas e sociais e também na construção e organização das próprias vias.

**Art. 6º.** Para os fins desta Lei, considera-se:

I – acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

II – mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço público;

III – modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

IV – modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

V – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individuais;

VIII – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades;

IX – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

X – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

**Parágrafo único.** No espaço público estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

## **CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DOS OBJETIVOS**

**Art. 7º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal;
- II – a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa;
- III – equidade no acesso da cidadania ao transporte público coletivo de qualidade;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VIII – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- IX – a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação;
- X – o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

**Art. 8º.** A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui 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 a mobilidade;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e
- V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

## **CAPÍTULO III DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 9º.** Constituem elementos integrantes do sistema viário:

- I – as vias urbanas e rurais, com hierarquia diferenciada;
- II – a rede de ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequada, bem como sua sinalização;
- III – bicicletários, paraciclos e pontos de apoio instalados em via pública.

**Art. 10.** A organização do sistema viário depende da função que cada via desempenha na circulação urbana, considerando todos os modos de transporte que usufruem do espaço.

**§ 1º.** As vias podem ser urbanas e as rurais.

I - as vias urbanas são classificadas, como:

- a) vias de trânsito rápido;
- b) vias arteriais;
- c) vias coletoras;
- d) vias locais.

II - as vias rurais são classificadas como:

- a) rodovias;
- b) estradas.

**§ 2º.** A identificação do tipo de via deve considerar a largura da via, a declividade, a condição da pavimentação e da sinalização.

**§ 3º.** A hierarquia viária determinará a velocidade máxima permitida, que deve ser compatível com o parcelamento do solo e demais instrumentos de regulamentação urbanística, como o controle de instalação de polos geradores de tráfego, o tipo de pavimentação a ser adotado e na determinação dos parâmetros mínimos a serem exigidos, tais como o raio de curvas mínimas e declividades.

**§ 4º.** A hierarquia viária deve ser planejada também, prevendo a continuidade das vias, de forma a garantir a qualidade de circulação, sem desperdício da infraestrutura existente.

**§ 5º.** A classificação viária deve compatibilizar também, as vias destinadas aos pedestres, ciclistas, que podem ser calçadas, ciclofaixas ou ciclovias.

**§ 6º.** A arborização urbana deve buscar a melhor ambientação das vias urbanas, servindo como instrumento eficaz de apoio na hierarquia das vias e reforçando a identidade ambiental da cidade.

**Art. 11.** O sistema viário, segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial Integrado - PDDTI, se divide em:

I - Rodovias: são consideradas integrantes da Rede Viária Estrutural, independentemente de suas características físicas, sendo utilizadas como ligação do Município com os demais Municípios e Estados da Federação, sendo a segurança e fluidez do tráfego condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras. Classificam-se em:

- a) Rodovias Federais, Estaduais e Municipais: são vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre;
- b) Estradas Vicinais: são vias situadas na zona de atividade primária, onde circula a produção primária e integram as localidades do interior do Município.

II - Vias Arteriais: são as vias com características de média e alta fluidez, inseridas na área urbana, formando uma malha contínua, que promove a circulação de longa distância e interliga bairros e áreas distantes, sendo projetadas para conduzir volumes de tráfego elevados. Dividem-se em:

a) Vias Arteriais Periféricas: são as vias de alto nível de fluidez e baixo nível de acessibilidade aos lotes lindeiros e têm por objetivo conduzir os tráfegos de carga e de passagem de longa distância, preservando o sistema viário da concentração urbana central;

b) Vias Arteriais Internas: são vias que apresentam elevados níveis de fluidez, preservando a acessibilidade aos lotes lindeiros, desenvolvem-se na concentração urbana, com base num modelo de malha reticulada e desempenham função urbanística estruturadora.

III - Vias Coletoras: são as vias de ligação entre as vias locais e arteriais e que recebem e distribuem o tráfego, com equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, integração com o uso e ocupação do solo, bem como transporte coletivo compartilhado com o tráfego geral.

IV - Vias Locais: são as vias com acesso imediato aos prédios residenciais, comerciais e industriais e intensa integração com o uso e ocupação do solo, promovendo a distribuição do tráfego local, com baixa fluidez de tráfego e alta acessibilidade.

V - Vias Marginais: são vias paralelas e adjacentes às rodovias, que têm função de atender ao tráfego urbano de média distância e ao tráfego local.

VI - Vias Especiais: são as vias que por suas características diferenciadas de localização ou uso, são objeto de Projeto Especial.

VII - Rotas Ciclovárias: são as vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas.

VIII - Passagens de pedestres: são as vias de circulação permitida somente aos pedestres, constituídas pelos passeios públicos e escadarias, com características próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.

**Parágrafo único.** Estas vias deverão absorver a grande demanda de circulação de pessoas, mercadorias e os diferentes modais, obedecendo às disposições do PDDTI.

## **CAPÍTULO IV DO ESTACIONAMENTO NO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 12.** A regulamentação das áreas destinadas ao estacionamento de veículos nas vias e logradouros públicos do Sistema Viário Urbano será definida pelo Poder Executivo Municipal através de seus órgãos competentes.

**Art. 13.** As áreas de estacionamento de veículos subdividem-se em:

I - área de estacionamento;

II - área de estacionamento especial;

III - área de estacionamento para carga e descarga;

IV - área de segurança.

**§ 1º.** Área de estacionamento é a parte da via e logradouro público, demarcados e devidamente sinalizados para o estacionamento de veículos.

**§ 2º.** Área de estacionamento especial é a parte da via e logradouro público destinado exclusivamente a determinado tipo de veículo, podendo ser rotativo ou controlado.

**§ 3º.** A Área de estacionamento para carga e descarga é parte da via e logradouro público destinada exclusivamente para o serviço de carga e descarga de mercadorias e produtos em horário específico.

**§ 4º.** Área de segurança é a via de circulação, ou parte dela, considerada necessária à proteção e segurança das edificações públicas adjacentes às mesmas, na qual a circulação, a parada e o estacionamento de veículos poderão ser proibidos pela Municipalidade.

**Art. 14.** A utilização especial de vias e logradouros públicos, sempre que implicar em quebra de regime normal e ordinário de uso, depende obrigatoriamente de autorização prévia e por escrito, inclusive onerosa, do órgão de trânsito municipal, em estrita observância às normas da Legislação vigente.

**Art. 15.** As atividades de carga e descarga de mercadorias ou produtos, estacionamentos dos diferentes meios de transporte, pontos de ônibus, exercidas com a utilização ou interferência no sistema viário, assim como o tipo e horário de tráfego de veículos para determinadas vias, obedecerão ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

## **CAPÍTULO V DOS PASSEIOS PÚBLICOS**

**Art. 16.** Os empreendedores executores de parcelamento do solo, proprietários ou detentores diretos de imóveis que tenham frente para as ruas, avenidas e servidões das vias públicas pavimentadas do território urbano deste Município, ficam obrigados a efetuar a construção, reforma ou substituição dos respectivos passeios públicos em frente aos imóveis, de acordo com os seguintes padrões:

I - Faixa de serviço: É a área em que devem estar locados o mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação e iluminação pública. Nas calçadas com largura mínima de 2,00m é obrigatória a definição da faixa de serviço, devendo estar junto ao meio-fio e ter largura mínima 0,70m;

II - Faixa livre: É a área da calçada reservada exclusivamente para a circulação do pedestre, livre de qualquer obstáculo físico ou temporário, com superfície firme, regular, antiderrapante (exceto cerâmica) e atender as recomendações da norma de acessibilidade, com largura recomendada de 1,50m e mínima admitida de 1,20m, inclinação transversal máxima de 2,0% e altura livre de no mínimo 2,10m;

III - Faixa de acesso: É a área excedente entre a faixa livre e o lote, e aplicável nas calçadas com largura superior a 2,00m, podendo agregar qualidade e atratividade para o espaço

público, através de pequenos jardins ou área de permanência com a disponibilidade de mesas e cadeiras pelo comércio local, neste caso, sempre que o órgão competente autorizar.

**Art. 17.** Para novos parcelamentos do solo, os passeios deverão ter largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e seguir, além dos padrões estabelecidos no art. 16 desta Lei, guia prático para construção de calçadas, produzido pelo município de acordo com as especificações das Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

**Art. 18.** Em passeios públicos pavimentados anteriormente à vigência desta Lei, é obrigatória a sua reforma ou substituição sempre que mais de 1/3 de sua superfície encontrar-se danificada, devendo a nova construção do passeio obedecer as normas atuais.

**Art. 19.** Fazem parte desta Lei, os documentos abaixo:

I – Capítulo 1 – Projeto Calçada Legal;

II – Capítulo II - Projeto Rotas Cicláveis;

III – Capítulo III - Projeto Tratamento dos Pontos Críticos;

IV – Capítulo IV - Projeto Sinalização Turística.

**Art. 20.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Vila Flores, 06 de novembro de 2019.

VILMOR CARBONERA  
Prefeito Municipal

