



## PROJETO DE LEI Nº 0016/2023

*Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Lages - PlanMob/Lages*

### TÍTULO I CONCEITUAÇÃO E OBJETIVOS

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º.** Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Lages, Estado de Santa Catarina, PlanMob/Lages, o qual estabelece diretrizes, ações, instrumentos e metas, com o objetivo de efetivar a qualificação, desenvolvimento e orientação relacionados à mobilidade urbana, aspectos modais, serviços de infraestrutura viária e de transporte, visando garantir os deslocamentos de pessoas e cargas junto ao espaço urbano, atendendo as necessidades atuais e futuras da população, assegurando-lhes melhores condições de mobilidade, acessibilidade universal e conectividade no âmbito de todo seu território.

§ 1º. O Plano de Mobilidade Urbana se estabelece como um plano setorial, estando integrado e compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial – PDDT, do Município de Lages.

§ 2º. O PlanMob/Lages contempla o estabelecido na Lei Federal que trata dos objetivos, princípios e diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana e na lei que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e os dispositivos da Constituição Federal que trata da política de desenvolvimento urbano.

**Art. 2º.** O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do município de Lages, orientando:

- I - a política de mobilidade urbana do Município;
- II - a hierarquização do sistema viário, respeitando os termos estabelecidos no Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município;
- III - as políticas públicas de transporte e circulação do Município;
- IV - os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;
- V - a gestão do Sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana; e
- VI - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

#### CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

**Art. 3º.** Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos conceitos e definições, assim expressos :

I - Acessibilidade Universal: toda possibilidade de acesso, participação e utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, das atividades previstas para o espaço, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e demais dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem

como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – Acessível: espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa;

III – Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito desta lei, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

IV – Bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

V – Calçada: parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada a circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI – Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VII – Ciclorrota: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VIII – Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

IX – Faixa Exclusiva: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

X – Logradouro Público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XI – Malha Cicloviária: conjunto de pistas projetadas e destinadas exclusivamente para a circulação de ciclistas;

XII – Malha Viária: o conjunto de vias urbanas do Município;

XIII – Mobiliário Urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

XIV – Mobilidade Urbana: condição em que se realizam os 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;

XV – Modais: são os modos de transporte, podendo ser ferroviário, rodoviário, hidroviário, dutoviário, aeroviário, cicloviário e a pé;

XVI – Modos de Transporte Motorizados: modalidades que utilizam veículos motores;

XVII – Modos de Transporte não Motorizados: modalidades que utilizam esforço humano, nos modos de transporte utilizado no deslocamento de pessoas;

XVIII – Paraciclos: estacionamento de curta ou média duração para bicicletas, em espaços públicos ou privados, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração da bicicleta na estrutura para garantia mínima de

segurança contra furto. Possuem pequeno porte, simplicidade de projeto e número reduzido de vagas, não possuindo controle de acesso, e, por estas características, difere substancialmente do bicicletário;

XIX – Parklets: áreas contíguas às calçadas, onde são construídas estruturas a fim de criar espaços de lazer e convívio onde anteriormente havia vagas de estacionamento de carros;

XX – Parqueamento: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

XXI – Passeio: parte de calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres;

XXII – Pavimento Permeável: pavimento que atende simultaneamente às solicitações de esforços mecânicos e condições de rolamento e cuja estrutura permite a percolação e/ou o acúmulo temporário de água, diminuindo o escoamento superficial, sem causar dano à sua estrutura;

XXIII – Pedestre: pessoa que realiza deslocamento a pé através do próprio esforço;

XXIV – Pessoa com deficiência: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas;

XXV – Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;

XXVI – Pista de Rolamento: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXVII – Requalificação Urbana: remodelação de espaços urbanos subutilizados ou degradados que consiste no processo de transformação igualitária e democrática para melhor utilização das pessoas;

XXVIII – Rota Acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros;

XXIX – Transporte Integrado: modo de serviço de transporte no qual o usuário paga apenas uma tarifa na entrada no sistema e pode pegar conexões entre diferentes rotas sem pagar uma taxa extra;

XXX – Transporte Individual Motorizado: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas, com veículos motorizados;

XXXI – Transporte Público Coletivo: é o serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXXII – Transporte Urbano de Cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXXIII – Vaga: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXXIV – Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais;

XXXV – Vias Arteriais: aquelas caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais,

possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXXVI – Vias Coletoras: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade; e

XXXVII – Vias Locais: aquela caracterizada por interseções em nível não semafORIZADA, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

### CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS

**Art. 4º.** Constituem os princípios norteadores do Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os municípios;

II - acessibilidade universal;

III - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado; à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

IV - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

V - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

VI - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VII- desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte urbano;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

XIV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

### CAPÍTULO IV

#### DOS OBJETIVOS GERAIS

**Art. 5º.** O PlanMob/Lages possui como objetivos gerais:

I – melhorar a acessibilidade e da mobilidade das pessoas e bens no espaço público urbano;

II – promover a revisão de prioridades da matriz modal do Município;

III – priorizar os transportes não motorizados;

IV – incentivar a integração entre os diferentes modais de transporte;

V – promover o desenvolvimento orientado ao transporte sustentável;

VI – priorizar a bicicleta e o pedestre nos projetos viários;

- VII – priorizar os investimentos em infraestrutura voltada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo;
- VIII – garantir igualdade aos modais de transporte no uso do espaço público para circulação;
- IX – reduzir a participação do modal individual motorizado na matriz modal;
- X – gestão democrática;
- XI – articular o plano de mobilidade com o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial e com a política ambiental;
- XII – gerenciar a implantação das propostas constantes no plano de mobilidade urbana;
- XIII – investir no aperfeiçoamento de pessoal voltado ao planejamento da mobilidade urbana.
- XIV – elaborar programas de incentivo, educação e valorização do uso de meios de transporte público ou não motorizados;
- XV – promover constante aprimoramento dos serviços, equipamentos e instalações relacionadas à mobilidade urbana.

## CAPÍTULO V DOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS

### Seção I Dos Pedestres

**Art. 6º.** Constituem objetivos para os pedestres:

- I – assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;
- II – proporcionar infraestrutura para todas as pessoas, com clareza e continuidade, planejada de modo a integrar-se aos demais modais de transporte;
- III – garantir acessos peatonais aos principais polos geradores de viagem;
- IV – criar rotas acessíveis, integradas sempre que possível, ao transporte público coletivo; e
- V – garantir a aplicação da legislação municipal que dispõe sobre o padrão da edificação de calçadas e passeios, através de fiscalização.

### Seção II Do Transporte Cicloviário

**Art. 7º.** Constituem objetivos para o Transporte Cicloviário:

- I – implantar malha cicloviária em espaços estratégicos do Município;
- II – promover a utilização da bicicleta como meio de deslocamento economicamente acessível e sustentável, através de espaços adequados, seguros e atrativos, sendo estes exclusivos ou compartilhados com outros modais;
- III – implantar paraciclos e/ou bicicletários; e
- IV – integrar a malha cicloviária com o sistema de transporte coletivo e pontos nodais.

### Seção III Do Transporte Coletivo

**Art. 8º.** Constituem objetivos para o Transporte Coletivo:

- I – priorizar projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- II – incentivar a cultura de utilização do transporte coletivo pela população;
- III – melhorar a infraestrutura dos pontos de embarque e desembarque, garantindo acessibilidade;
- V – criar baias para parada dos veículos do transporte coletivo e faixas exclusivas e/ou preferência em vias definidas por estudo técnico;
- VI – promover acesso às informações de linhas e horários do transporte coletivo de forma facilitada para população;
- VII – estender de forma gradual o atendimento à área rural;
- VIII – promover a integração entre o transporte coletivo e os modais ativos.

#### Seção IV

##### Do Transporte de Cargas e Mercadorias

**Art. 9º.** Constituem objetivos para o Transporte de Cargas e Mercadorias:

- I – reduzir os níveis de poluentes locais;
- II – preservar a infraestrutura urbana;
- III – fiscalizar a aplicação da regulamentação do transporte de cargas no Município; e
- IV – melhorar a fluidez do trânsito entre veículos leves e pesados.

#### Seção V

##### Da Hierarquização e Circulação Viária

**Art. 10.** Constituem objetivos da Hierarquização e Circulação Viária:

- I – aprimorar a hierarquização viária municipal de acordo com as características das vias elencadas no diagnóstico;
- II – integrar o planejamento da circulação viária com a política de uso e ocupação do solo;
- III – promover a segurança viária, através da fiscalização e educação no trânsito;
- IV – fiscalizar a implantação dos regulamentos quanto a estacionamentos dos modos de transporte motorizados na área central do município; e
- V – aprimorar a sinalização viária.

#### Seção VI

##### Da Requalificação Urbana e Infraestrutura

**Art. 11.** Constituem objetivos da Requalificação Urbana e Infraestrutura:

- I – estimular a implantação de ruas completas;
- II – estimular a implantação de ruas compartilhadas;
- III – criar critérios para manutenção, revitalização e pavimentação de vias urbanas;
- IV – incentivar a aplicação de pavimento permeável nas vias locais; e
- V – democratizar o espaço público urbano para todos os meios de transporte.

#### Seção VII

## Das Calçadas e Passeios Públicos

**Art. 12.** Constituem objetivos quanto as Calçadas e Passeios Públicos:

- I – garantir a acessibilidade das pessoas durante o percurso junto às calçadas e aos passeios públicos;
- II – promover a orientação da população para a execução e manutenção das calçadas junto às suas edificações, através da aplicação da Lei das Calçadas, bem como da fiscalização de sua implantação;
- III – associar a aprovação de projetos com a execução das calçadas e passeios de acordo com legislação municipal vigente; e
- IV – estimular a implantação de mobiliário urbano e arborização urbana de modo acessível.

## TÍTULO II

### DAS DIRETRIZES, METAS E AÇÕES

#### CAPÍTULO I

##### DAS DIRETRIZES

**Art. 13.** A observância das diretrizes servirá como base técnica e legal para se alcançar os objetivos mencionados nesta lei, bem como para cumprir as metas e ações necessárias ao planejamento da mobilidade urbana.

**Art. 14.** As diretrizes de que trata este capítulo, estão previstas no Anexo III - Prognóstico desta lei.

Parágrafo único. As diretrizes estão elencadas de forma objetiva à cada um dos seus eixos.

#### CAPÍTULO II

##### DAS METAS E AÇÕES

**Art. 15.** As metas e ações presentes no PlanMob/Lages serão implantadas em etapas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 3 anos, 6,5 anos e 10 anos respectivamente.

**Art. 16.** As metas e ações estão constantes no Anexo III - Prognóstico, desta lei.

**Art. 17.** A estratégia de implantação das metas e ações de mobilidade preconizadas no PlanMob/Lages é consubstanciada nos objetivos e diretrizes desta lei.

**Art. 18.** Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão consideradas as ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

## TÍTULO III

### DA FISCALIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO POPULAR

#### CAPÍTULO I

##### DO PLANEJAMENTO E GESTÃO



**Art. 19.** Quanto ao planejamento, fiscalização e avaliação do PlanMob, o município de Lages buscará promover o desenvolvimento institucional por meio de programas de formação, atualização sensibilização e capacitação para a gestão do plano.

**Art. 20.** O planejamento, a fiscalização e a avaliação da implantação do Plano tem como objetivos:

- I - criar mecanismos que garantam canais de participação por parte da sociedade;
- II - garantir a continuidade e transparência do processo;
- III - garantir estruturas e processos democráticos e participativos para o planejamento, fiscalização e avaliação da política urbana, de forma continuada, permanente e dinâmica; e
- IV - integrar projetos e programas complementadores ao Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial e ao orçamento municipal.

## CAPITULO II DA PARTICIPAÇÃO POPULAR

**Art. 21.** A gestão da participação popular da mobilidade urbana no âmbito do Município dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º A participação da população deve ser assegurada nas fases do processo de planejamento, fiscalização e avaliação do plano.

§ 2º A realização de debates, audiências, assembleias e consultas públicas sobre o planejamento, fiscalização e avaliação, é condição para o andamento transparente do processo.

**Art. 22.** Além dos instrumentos previstos nesta lei, o Município de Lages poderá estimular a criação de outros espaços de participação popular.

**Art. 23.** Das convocações da população para participação, será assegurada ampla e periódica divulgação dos dados por meio de publicação nos variados meios de comunicação, com no mínimo quinze dias de antecedência.

Parágrafo único. Deverá constar da informação o local, o dia, o horário e o assunto respectivo à reunião.

## TÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 24.** Integram esta Lei:

- I – Anexo I – Diagnóstico;
- II – Anexo II – Mapas - Diagnóstico;
- III – Anexo III – Eixos de Desenvolvimento; e
- IV – Anexo IV – Mapas – Eixos de Desenvolvimento.

**Art. 25.** Todos os projetos que envolvem a mobilidade urbana do município de Lages deverão



estar em consonância com a presente Lei.

**Art. 26.** Todos os editais de concorrência ou concessão que envolvam qualquer área da mobilidade urbana devem estar obrigatoriamente de acordo com o PlanMob/Lages.

**Art. 27.** O PlanMob/Lages deve ser revisado e atualizado em prazo não superior a dez anos.

**Art. 28.** As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 29.** As despesas decorrentes com a execução desta Lei, correrão por conta do orçamento do Município.

**Art. 30.** Esta Lei poderá ser regulamentada, no que couber,

**Lages, 10 de março de 2023; 257º ano da Fundação e 163º da Emancipação.**

Juliano Polese Branco  
Prefeito em exercício



## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS AO PROJETO DE LEI

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores:

O Projeto de Lei que ora encaminhamos a essa Casa, tem por objetivo instituir o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Lages.

A mobilidade urbana está relacionada com a capacidade das pessoas e bens se deslocarem, de forma confortável, segura e em tempo adequado. No entanto, diariamente as pessoas enfrentam dificuldades ao se locomoverem pelas cidades, isto porque há uma dissociação de planejamento do sistema de transporte público, da circulação de veículos particulares, do uso e ocupação do solo e da proteção ambiental. Outro ponto relevante é a expansão urbana, que em muitas vezes não considera os custos de implantação da infraestrutura necessária para dar suporte ao novo padrão de mobilidade, ao aumentar as distâncias a serem percorridas. Assim, a necessidade de fluidez provoca o aumento da capacidade das vias, estimulando o uso do carro, e o aumento do número de automóveis nas vias gera novos congestionamentos, alimentando um ciclo vicioso que degrada o espaço público.

Sabe-se que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi pensada para melhorar o contexto da mobilidade e pode ser definida como “instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (Lei 12.587 de 2012). A PNMU dispõe no artigo 18 sobre as atribuições dos municípios, que são, entre outras: o planejamento, a execução e a avaliação da política de mobilidade urbana, bem como regulamentar os serviços de transporte urbano. Além disso ela também obriga os municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes a elaborar e a aprovar o Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2023.

Além disso, o município de Lages é considerado um polo em constante crescimento, sendo uma referência em oferta de comércio e serviços na região Serrana do Estado. Sua localização é estratégica, está a 361km de Curitiba, 345km de Porto Alegre, 231km de Florianópolis e a 331km de Chapecó, desempenhando assim importante papel no Planejamento Urbano do Planalto Catarinense.

Por isso, com o objetivo de facilitar e melhorar o deslocamento de pessoas e cargas, aumentar o desenvolvimento sustentável e trazer equidade no acesso dos cidadãos aos modais de transporte, Lages elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana, tendo como finalidade apresentar ações estratégicas para a mobilidade urbana do Município, baseando-se no diagnóstico, a fim de promover estudos de projeções para minimização dos efeitos do processo de urbanização da cidade, antevendo situações que poderão contribuir para cidade.

Pela importância da matéria, solicitamos o apoio dos nobres vereadores para sua aprovação na íntegra.

Atenciosamente,

Juliano Polese Branco

Prefeito em exercício