

Criciúma, 10 de agosto de 2.023.

Exmo. Sr. **CLÉSIO SALVARO**  
Prefeito do Município de Criciúma – SC

Vimos à presença de Vossa Excelência, com o objetivo de encaminhar minuta do projeto de lei que institui o Plano de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Criciúma, conforme prevê a legislação que trata desta matéria.

Integra o diploma legal em comento o Anexo Único que trata do Diagnóstico e Prognóstico do PlanMob – Criciúma; e, Objetivos, Diretrizes e Ações referente as propostas contidas no Plano de Mobilidade Urbano / PlanMob – Criciúma, respectivamente, conforme documentos em anexo.

Cordialmente

**Emerson Gonçalves Dias**  
Consultran Engenharia Ltda. EPP

## Projeto de Lei

### *“INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA”*

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

**Art. 1º** Fica instituído, na forma do **Anexo Único**, parte integrante desta Lei, o Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma, PlanMob-Criciúma, em cumprimento ao disposto na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, com a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, suas alterações posteriores, regulamentos e normas e no Plano Diretor Participativo, instituído através da Lei Complementar n.º 95, de 28 de dezembro de 2012, no que couber.

§ 1º O PlanMob-Criciúma é o instrumento de planejamento e de gestão da Política de Mobilidade Urbana em âmbito municipal, tendo por finalidade estabelecer e orientar diretrizes, ações, instrumentos e metas, voltadas a efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade.

§ 2º Como meio de melhorar as condições de mobilidade urbana, o Poder Executivo Municipal priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, podendo atuar em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico, da redução das desigualdades sócio-espaciais e de gestão da mobilidade.

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

**Art. 2º** Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**I - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

**II - BICICLETÁRIO:** local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

**III - 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;

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

**V - CICLOVIA:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

**VI - CICLORROTA:** via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

**VII - DIVISÃO MODAL:** é a representação matemática da utilização de cada modo de transporte na totalidade das viagens realizadas pelos cidadãos da cidade, obtida através de dados levantados em pesquisa;

**VIII - FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS:** faixa(s) de trânsito destinada(s) exclusivamente à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispendo de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização específica;

**IX - LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

**X - MALHA VIÁRIA:** o conjunto de vias urbanas do Município;

**XI - MOBILIDADE URBANA:** conjunto de condições que permitem 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;

**XII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades de deslocamento em que os usuários se utilizam de veículos automotores;

**XIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades de deslocamento que utilizam esforço humano ou tração animal;

**XIV - PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, 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;

**XV - PARQUEAMENTO:** estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

**XVI - PASSEIO:** parte da 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 e, excepcionalmente, de ciclistas;

**XVII - 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 aos canteiros centrais;

**XVIII - POLÍTICA TARIFÁRIA:** política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, transporte individual e transporte não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

**XIX - TRANSPORTE COMERCIAL INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

**XX - 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;

**XXI - TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL:** meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas feitas por veículos motorizados;

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

**XXIII - 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;

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

**XXV - VAGA:** espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

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

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

**XXVIII - VIA COLETORA:** 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;

**XXIX - VIA LOCAL:** aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

**Art. 3º** O PlanMob-Criciúma, considera a mobilidade e a acessibilidade urbana como resultante da política de transporte e circulação combinada com a política municipal de desenvolvimento urbano estabelecida no Plano Diretor Participativo do Município de Criciúma.

§ 1º No PlanMob-Criciúma foram adotados eixos fundamentais para orientar a análise e a definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo Município até a data de 2.050:

- I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;
- II - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte;
- III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

§ 2º O PlanMob- Criciúma, ao reportar-se ao Plano de Gestão de Demanda e melhoria da Oferta, teve por base 08 (oito) vértices norteadores, assim elencadas:

- I - Pedestres;
- II - Bicicleta e Micromobilidade;
- III - Transporte Público;
- IV - Transporte Motorizado Individual;
- V - Sistema Viário e Segurança nas Vias;
- VI - Logística Urbana;
- VII - Polos Geradores de Tráfego;
- VIII - Gestão da Mobilidade.

§ 3º O PlanMob-Criciúma, no âmbito da gestão ambiental, busca reduzir os impactos ambientais gerados pelo Sistema de Mobilidade Urbana, em particular a minimização de poluentes veiculares, bem como incentiva as demais ações compatíveis com o combate à mudança do clima e à poluição do ar.

### **CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS.**

**Art. 4º** Sem prejuízo do estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e na Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e demais legislações correlatas, o PlanMob-Criciúma é norteado pelos seguintes **Princípios**:

- I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte urbano;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público;
- V - Gestão democrática e controle social do planejamento;
- VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

**IX -** Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

**Art. 5º** O PlanMob-Criciúma com base na Política nacional da Mobilidade Urbana, constitui as seguintes **Diretrizes**:

- I -** Prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;
- II -** Prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III -** Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV -** Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V -** Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores de desenvolvimento urbano integrado;
- VI -** Integração com as políticas regionais, de forma a assegurar as melhores condições de mobilidade entre os municípios vizinhos;
- VII -** Criação de medidas que estimulem a migração dos usuários do transporte individual motorizado para o coletivo ou não motorizado.

**Art. 6º** Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no artigo anterior desta Lei, o PlanMob – Criciúma é orientado pelos seguintes e principais **Objetivos Gerais**:

- I -** Promover a inversão de prioridades da matriz modal do Município;
- II -** Estimular o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana;
- III -** Promover um pacto pela mobilidade por meio de planos diretores municipais e regionais;
- IV -** Reduzir a participação do modal individual motorizado na matriz modal;
- V -** Incentivar a integração entre os diferentes modais de transporte.

**Art. 7º** Como meio de direcionar e operacionalizar o PlanMob-Criciúma visando mantê-lo centrado nos princípios fundamentais elencados no artigo 4º deste diploma legal, ficam definidos os **Objetivos específicos** que o norteiam, conforme segue:

- I -** Elaborar programas de incentivo, educação e valorização do uso de meios de transporte público ou não motorizados;
- II -** Promover constante aprimoramento dos serviços, equipamentos e instalações relacionadas à mobilidade urbana;
- III -** Apresentar diretrizes para elaboração do Plano de Execução de Calçadas;
- IV -** Desenvolver diretrizes para o Plano Diretor Cicloviário;
- V -** Elaborar diretrizes para o Plano Diretor de Infraestrutura e equipamentos acessíveis para adequação de toda a infraestrutura pública;
- VI -** Propor terminais e estações de integração do transporte público;
- VII -** Propor aberturas e alargamentos de vias.

## **CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 7º** O Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma deverá ser revisto periodicamente a cada 10 (dez) anos, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município.

**Parágrafo Único:** As revisões do PlanMob - Criciúma deverão contemplar a análise do desempenho do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

**Art. 8º** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

**Art. 9º** Ficam revogadas as disposições contrárias a presente Lei.

**CLÉSIO SALVARO**

Prefeito do Município de Criciúma – SC

### ***JUSTIFICATIVA***

A matéria que ora colocamos sob apreciação dessa colenda Casa legislativa versa acerca do **Plano de Mobilidade Urbana do Município de Criciúma**.

O planejamento urbano é o ponto central de discussões sobre o futuro das cidades e da mobilidade urbana, sendo crucial para criar a cidade do futuro de forma sustentável. Ele envolve um mapeamento abrangente das áreas urbanas e a projeção antecipada dos problemas para sua resolução. É a partir dele, portanto, que as cidades são transformadas em um ambiente mais habitável, sustentável e resiliente para as gerações futuras, de forma a permitir que os cidadãos consigam se reconectar com os espaços onde vivem.

Neste sentido o Plano de Mobilidade Urbana deste Município foi alvo de seis Oficinas de Trabalho, onde a população teve a oportunidade de conhecer e debater os diagnósticos e prognósticos que envolveram a elaboração deste Plano. Corroborando com este objetivo as audiências públicas contribuíram no engajamento da população em geral no tocante ao conhecimento das questões constantes do Plano, suas soluções bem como da projeção de metas e ações tratadas a curto, médio e longo prazo. Buscou-se discutir uma série de desafios que os gestores públicos e privados têm de enfrentar na busca de um sistema de mobilidade urbana mais adequada para a população, assim como a discussão acerca das políticas públicas necessárias para a solução dos problemas existentes.

As questões relacionadas à Mobilidade Urbana estão presentes na vida cotidiana da população, têm efeitos e implicações diretas sobre o ambiente, o desenvolvimento econômico e a garantia de igualdade de oportunidades para todos. Mobilidade Urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana existente. A Mobilidade Urbana é a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade.

A realização dos objetivos centrais da Política de Mobilidade Urbana impreterivelmente passa pelo planejamento integrado de transporte e uso do solo, a atualização da regulação e da gestão do transporte coletivo urbano, deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Baseado nessas diretrizes foi identificado, dentre outras, a necessidade de atuar fortemente na modernização da gestão dos serviços de transporte de passageiros ofertados para a população, visando oferecer alternativas cada vez mais seguras, confortáveis, confiáveis, sustentáveis, rápidas e baratas para as pessoas realizarem seus deslocamentos, aliado a priorização de corredores de transporte, como meio de reduzir o tempo de viagem, com áreas de transbordo adequadas e que permitam ultrapassagem entre os veículos nestes pontos. Além disso, o sistema tem de operar dentro do conceito de uma rede integrada para que todos possam ter condições de acesso a qualquer ponto da cidade.

A mobilidade urbana é um conceito bastante discutido nas políticas públicas que envolvem o planejamento das cidades. Trata-se do modo como a população urbana se locomove pelos espaços geográficos urbanos, além de interferir diretamente no bem-estar social da população.

Melhorar a mobilidade urbana é fundamental para que haja mais fluidez no trânsito, mantendo a segurança de todos, maior agilidade nos deslocamentos e mais qualidade de vida, além da organização do espaço público e da preservação do meio ambiente.

O Plano de Mobilidade Urbana aponta que a qualidade da mobilidade está intrinsecamente relacionada à articulação e união entre diferentes políticas, como as de transporte, trânsito, circulação, acessibilidade, desenvolvimento urbano e uso do solo, entre outras.

Cabe ressaltar que nos últimos anos, com o aumento do transporte individual motorizado, as condições de mobilidade da população vêm se degradando muito, principalmente em função do crescimento dos sinistros de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares.

No âmbito local e regional, há também uma série de ações que podem ser adotadas, com destaque para as medidas de regulação de trânsito, com a destinação de mais espaço no sistema viário para o transporte público coletivo e o não motorizado, aliadas com outras medidas restritivas focadas no transporte individual.

Neste aspecto este Plano aponta diversas ações voltadas ao funcionamento eficaz do transporte público uma vez constituir-se em um serviço fundamental que permite o acesso às necessidades básicas do cidadão, que precisa deslocar-se de um ponto a outro. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. Frota de ônibus compatível com a necessidade da demanda de usuários existente, rampas de acessibilidade, estacionamentos, fluxo e direção das vias, sinalização, ciclovias, carros e outros tópicos ligados à locomoção fazem parte das soluções de mobilidade.

Dentre as principais soluções concernentes a uma política de mobilidade urbana responsável e eficaz podemos apontar a criação de um planejamento estratégico, com foco no pedestre e suas necessidades, com enfoque pormenorizado ao uso de bicicletas como meio de transporte atrativo, e da implantação do transporte coletivo competitivo com os demais meios de transporte.

É obrigação dos dirigentes públicos buscar um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social, com sustentação financeira e ao mesmo tempo sem excluir os mais pobres, além de gerar o mínimo de externalidades negativas possíveis.

Para seguir esse caminho, vários desafios têm de ser superados pelos gestores da mobilidade, como a compatibilização das políticas de desenvolvimento urbano e o planejamento dos sistemas de mobilidade; adoção de políticas perenes de financiamento e investimento na infraestrutura de transporte público urbano; implantação de medidas de racionalização do uso do transporte motorizado individual e compensação pelas suas externalidades negativas; estudos voltados para as condições de mobilidade das pessoas e os custos do transporte público; dentre outros. Torna-se primordial a escolha de modais que optem por meios sustentáveis, tendo por objetivo ofertar bens e serviços de forma que atenda as necessidades sem agredir o meio ambiente em longo prazo.

O objetivo da criação das políticas de mobilidade urbana é reduzir as desigualdades da população em relação ao direito de ir e vir, garantindo a todo o cidadão o direito de acessar a cidade de forma justa e digna.

Estudos apontam que o sistema de transporte urbano constitui-se em exemplo claro do descompasso entre o crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte.

Outro aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade é a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres. Isto significa que o custo do transporte vai aumentando à medida que as fronteiras urbanas se expandem em função das maiores distâncias percorridas e pela redução da rotatividade de uso do transporte público, aumentando assim seu custo unitário.

Portanto, para que toda a população tenha acesso aos serviços de mobilidade urbana, cabe à administração municipal o planejamento e o desenvolvimento de políticas públicas de forma integrada, para que os investimentos resultem na melhoria dos serviços.

Cientes que a mobilidade sustentável é aquela planejada de forma a integrar a interdependência entre meio-ambiente, qualidade de vida, fontes de energia limpa e, principalmente, integração entre todos os meios de mobilidade, e que, os impactos na mobilidade urbana têm fortes consequências socioeconômicas, logísticas e ambientais, submetemos a matéria em escopo à deliberação dessa Casa Legislativa.

Estas são, pois, as razões que justificam a presente proposição, fato que imprime a este Projeto de lei significativa relevância, levando a contar com o apoio dos nobres pares frente a sua devida aprovação.

**CLÉSIO SALVARO**

Prefeito do Município de Criciúma – SC