



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



## LEI Nº 4.106, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2016

### INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTO ÂNGELO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTO ÂNGELO (RS), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município,

FAZ SABER, que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte

#### L E I:

### TÍTULO I MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO

#### CAPÍTULO I

#### Conceito, Princípios, Diretrizes e Objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

**Art. 1º** Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

**Parágrafo Único** - A mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

**Art. 2º** O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Santo Ângelo é o instrumento de articulação da política municipal de mobilidade à política urbana. O PlanMob deve também estar em consonância com a política estadual e nacional para o setor.

**Art. 3º** O Plano Diretor deve estar em consonância com as indicações do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do Município.

**Art. 4º** O PlanMob obedece aos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;*
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- 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 orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e 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 - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e*
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional".*

**Art. 6º** O PlanMob possui como objetivos gerais:

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

## **TÍTULO II**

### **SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 7º** O Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) é composto pelo sistema viário, que vem a ser o conjunto de canais de circulação e de movimento que uma cidade apresenta. O SMU constitui-se na principal estrutura municipal responsável por pensar as circulações na cidade.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 8º** O Sistema Municipal de Mobilidade – SMU está articulado através de sete elementos estruturais: Vias Estruturais (VE); Via Perimetral Urbana (VPU); Vias Arteriais (VA); Vias Coletoras (VC); Vias Locais (VL); e Sistema Ciclovial (SC).

## CAPÍTULO I Hierarquia Viária

**Art. 9º** Em função das diferenças de importância e de configuração das vias urbanas, o PlanMob cria um sistema de hierarquia viária em que algumas vias têm preferência sobre as outras.

**Parágrafo Único** – As vias com maior fluxo deverão ser mais largas e apresentar pavimentação e sinalização adequadas para poder dar vazão ao movimento intenso.

**Art. 10** A hierarquia viária de Santo Ângelo é definida conforme Anexo 1 desta Lei.

**Art. 11** A hierarquia viária de Santo Ângelo impõe as seguintes graduações:

- I - as Vias Estruturais (VE)*
- II - a Via Perimetral Urbana (VPU)*
- III - as Vias Arteriais (VA)*
- IV - as Vias Coletoras (VC)*
- V - as Vias Locais (VL)*
- VI - Sistema Ciclovial (SC)*

**Art. 12** Os elementos estruturais têm as seguintes definições e especificações:

*I - as Vias Estruturais (VE) são as rodovias estaduais e federais que cruzam pelo Município, aliadas às estradas municipais. As vias estruturais de responsabilidade estadual ou federal devem seguir diretrizes e normativas destas instâncias de gestão. As vias municipais, consideradas vias estruturais, devem seguir as definições constantes neste Plano. Para tanto, a definição e indicação das Vias Estruturais seguem o Anexo 1.1 desta Lei.*

*II - a Via Perimetral Urbana (VPU) é a articulação de vias existentes e projetadas correspondendo às principais articulações perimetrais à área urbanizada, que marca o limite para a malha urbana e destina-se ao fluxo de cargas. A definição e indicação da Via Perimetral Urbana seguem o Anexo 1.2 desta Lei;*

*III - as Vias Arteriais (VA) são as conexões intraurbanas mais importantes. A definição e indicação das Vias Arteriais seguem o Anexo 1.3 desta Lei;*

*IV - as Vias Coletoras (VC) são vias interbairros que interligam regiões da cidade. A definição e indicação das Vias Coletoras seguem o Anexo 1.4 desta Lei;*



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



*V - as Vias Locais (VL) são vias de fluxo local que conectam a malha urbana intrabairros. A definição e indicação das Vias Locais seguem o Anexo 1.5 desta Lei;*

*VI – o Sistema Cicloviário (SC) é composto por Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclo-rotas e Bicicletários, integrados em uma rede de fomento ao uso da bicicleta e assemelhados. A definição e indicação do Sistema Cicloviário segue o Anexo 1.6 desta Lei.*

## **CAPÍTULO II** **Perfis Viários**

**Art. 13** Os perfis viários do Município de Santo Ângelo têm as dimensões definidas no Anexo 2 desta Lei, onde serão contempladas as dimensões de:

- I - Faixas de Rolamento;*
- II - Faixas de Estacionamento;*
- III - Faixas exclusivas para Transporte Coletivo ou Pista Compartilhada;*
- IV - Canteiros Centrais;*
- V - Ciclovias;*
- VI - Ciclofaixas;*
- VII - Passeios;*
- VIII - Outros.*

**Parágrafo Único** – São definidos os seguintes perfis viários para o Município de Santo Ângelo:

- I - FAIXAS DE ROLAMENTO: função do fluxo viário; varia de 3,00m a 3,75m;*
- II - FAIXAS DE ESTACIONAMENTO: dependem do ângulo do estacionamento; varia de 2,20m a 5,30m;*
- III - EIXOS DE TRANSPORTE COLETIVO SEGREGADO OU PISTA COMPARTILHADA: 3,30m a 3,50m em cada sentido do tráfego + faixa de 3,00m para os pontos de parada;*
- IV - CANTEIROS CENTRAIS – dimensão depende da função, mínima de 0,60m;*
- V - CICLOVIAS – dimensão mínima de 1,50m para cada sentido;*
- VI - CICLOFAIXAS – dimensão mínima de 1,00m para cada sentido;*
- VII - PASSEIOS – mínimo 1,20m (pode sobrepor a faixa de infraestrutura abaixo):*
  - Com arborização – acresce 1,00m para canteiro;*
  - Com posteamento – acresce 0,60m;*
  - Com parada de transporte coletivo – acresce 1,20m.*

**Art. 14** As dimensões dos perfis viários ficam limitadas aos índices contidos respectivamente em seus anexos, excetuando-se alguma indicação específica descrita e justificada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana ou legislação externa que se sobreponha.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



### CAPÍTULO III Cruzamentos Viários

**Art. 15** A forma de tratamento e implantação dos Cruzamentos Viários de Santo Ângelo será definida conforme Anexo 3 desta Lei.

**Art. 16** São cruzamentos viários conforme Anexo 3 desta Lei:

- I - cruzamento com Vias Estruturais (C-VE), conforme Anexo 3.1 desta Lei;*
- II - cruzamento com Via Perimetral Urbana (C-VPU), conforme Anexo 3.2 desta Lei;*
- III - cruzamento com Via Arterial (C-VA), conforme Anexo 3.3 desta Lei;*
- IV - cruzamento com Via Coletora (C-VC), conforme Anexo 3.4 desta Lei;*
- V - cruzamento com Via Local (C-VL), conforme Anexo 3.5 desta Lei;*
- VI - cruzamentos Críticos, conforme Anexo 3.6 desta Lei.*

**Art. 17** Os cruzamentos viários podem receber 5 (cinco) tipos de tratamento, que dependem principalmente do volume de tráfego em cada aproximação, da disponibilidade física e dos recursos disponíveis:

- I - colocação de uma placa "PARE";*
- II - colocação de sinalização semafórica;*
- III - canalização dos movimentos (especialmente para dobra á direita segregada);*
- IV - combinação destes tratamentos citados;*
- V - separação dos fluxos em níveis diferentes com viadutos.*

**Art. 18** Deverá ser colocado placa de "PARE" sinalizando a preferencial de acordo com a hierarquia viária.

**Parágrafo Único** – A indicação de vias preferenciais será estudada de acordo com o tipo de cruzamento que se tem. Como regra geral, as vias com maior hierarquia do sistema sempre tem prioridade nos cruzamento, ou seja, as vias estruturais prevalecem sobre as arteriais, que prevalecem sobre as coletoras, que prevalecem sobre as locais,

### CAPÍTULO IV Raios de Giro e Retornos em Ruas sem Saída

**Art. 19** Fica definido Raio de Giro como uma curva inserida no cruzamento entre duas categorias de vias que permite aos veículos realizarem conversões.

**Art. 20** O tipo de Raio de Giro implantado em Santo Ângelo será composto por uma curva circular simples de apenas um raio de giro considerado, de acordo com a hierarquia viária envolvida no respectivo cruzamento, conforme Anexo 4.1 desta Lei.

**Art. 21** As Ruas Sem Saída (ou Cul-de-Sac) serão dimensionadas



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



individualmente, com as características específicas de cada caso, conforme Anexo 4.2 desta Lei.

## CAPÍTULO V Estacionamentos

**Art. 22** De acordo com os respectivos perfis viários, os estacionamentos deverão obedecer o descrito no Anexo 5.1 da Lei, com as seguintes condições:

- I - em todas as vias locais poderá ser implantado estacionamento bilateral, salvo exceção indicada por determinação do departamento de trânsito;*
- II - nas vias coletoras de sentido único poderá ser implantado estacionamento bilateral, desde que autorizado pelo departamento de trânsito;*
- III - nas vias coletoras de sentido duplo deve ser implantado prioritariamente estacionamento unilateral;*
- IV - nas vias coletoras de sentido duplo com largura superior a 17,00 m poderá ser implantado estacionamento bilateral;*
- IV - nas vias arteriais com sentido único poderá ser implantado estacionamento unilateral, sendo proibido implantação de estacionamento em vias com corredor de ônibus/faixa seletiva;*
- V - nas vias arteriais com sentido duplo não poderá ser implantado estacionamento;*

**Parágrafo único** – Em situações especiais o Município pode prever a proibição ou inclusão de estacionamento, desde que dimensionada a influência dessa inserção na malha viária, aprovado por técnico habilitado do Município.

**Art. 23** A área que perfaz o estacionamento rotativo é estabelecida conforme o Anexo 5.2 desta Lei.

## CAPÍTULO VI Acessibilidade Universal e da Forma de Implantação de Calçadas

**Art. 24** Todas as vias públicas do Município de Santo Ângelo devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, e estando de acordo com a NBR 9050/2015, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada;

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

**Art. 25** O Município fará a edição de um Manual de Calçadas, com a consolidação de todas as normas técnicas exigíveis.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 26** Nenhuma calçada poderá ser projetada e executada com dimensão menor do que 1,80 m, excetuando-se as calçadas existentes.

**Art. 27** As calçadas do Município de Santo Ângelo deverão ser formadas pelos seguintes elementos: subsolo, guia e sarjeta, faixa de serviço, faixa de passeio, faixa de interferência da edificação e esquinas.

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial;

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de postes, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 4º A faixa de passeio destinada a circulação de pedestres deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo;

§ 5º A faixa de interferência destina-se ao acesso do lote, edificado ou não, podendo ser permitida, caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio;

§ 6º As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

**Art. 28** Quando as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido a colocação de poste público.

**Art. 29** Dentro do perímetro urbano do município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

**Parágrafo Único** – Considera-se em "más condições" as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

**Art. 30** Deverá ser refeita pelo executor, a calçada que for danificada por obra de infraestrutura, sendo vedadas emendas com ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres;

**Art. 31** É obrigatória a execução de pelo menos uma caixa de árvore quando a calçada tiver a largura apropriada para colocação de vegetação, sendo esta igual ou superior a 1,80m.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 32** Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

*I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos: NBR 9050/2015;*

*II - mobiliário urbano: NBR 9283/1986;*

*III - equipamento urbano: NBR 9284/1986;*

**Parágrafo Único** – Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.

**Art. 33** Para garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

*I - continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação;*

*II - as águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, nunca por cima da calçada;*

*III - o rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa de serviço e poderá ser rebaixado até 50% da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10 metros que poderá utilizar o rebaixo de até 5 metros.*

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior para veículos de carga e ônibus, mediante aprovação do Município;

§ 2º O desnível entre a calçada e o terreno lindeiro deverá ser solucionado de forma a não interferir na faixa de passeio.

**Art. 34** Para garantir a acessibilidade e a segurança dos pedestres, as calçadas deverão ter revestimento antiderrapante, inclinação de no mínimo 1% e no máximo 3% e atender a NBR 9050/2015.

§ 1º O revestimento antiderrapante poderá ser de concreto pré-moldado; concreto desempenado "in loco" com juntas de dilatação formando quadros de no máximo 2,00m x 2,00m ou de bloco intertravado de concreto, desde que atendam as referências técnicas construtivas

§ 2º Para atendimento da NBR 9050/2015 deve ser executado piso "podotátil";

§ 3º O piso "podotátil" será exigido nos locais onde houver maior fluxo de pedestres conforme Anexo 6, que regra padrões para piso tátil em calçadas, obedecendo a largura mínima da calçada de 1,50m, e em outros locais a critério do Município, com instalação nos termos da NBR 9050/2015.

**Art. 35** Os mobiliários urbanos e os ajardinamentos dependerão de diretrizes do Município e deverão:

*I - ser posicionados de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;*





Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



- II - preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;*
- III - ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas.*

**Art. 36** Fica vedada a instalação de mobiliário urbano e o ajardinamento em calçadas com largura inferior a 1,20m para vias já existentes e 1,50m para as vias projetadas.

**Art. 37** O ajardinamento a ser implantado nos passeios públicos, bem como as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações do Município.

## **CAPÍTULO VII**

### **Sinalização Horizontal e Vertical**

**Art. 38** A Sinalização Horizontal e Vertical, essencial para um bom funcionamento da mobilidade urbana, deve informar trajetos, permissões, proibições e tudo que envolva a maneira adequada de utilizar uma via a ser implantada em Santo Ângelo devendo atender as exigências do Código Brasileiro de Trânsito e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

**Art. 39** A implantação da Sinalização Horizontal e Vertical é de responsabilidade do Município.

**Art. 40** As indicações para sinalização horizontal devem ser feitas por técnico habilitado, sob a coordenação do Setor de Trânsito e Sinalização.

**Art. 41** A sinalização vertical compreende o uso de placas de diversos tamanhos, instaladas ao longo da pista, e podem ser de:

- I - Regulamentação quando informam aos usuários condições, proibições, restrições e obrigações no uso das vias;*
- II - Advertência quando alertam os usuários de condições potencialmente perigosas;*
- III - Indicação quando identificam vias, destinos, percursos, distâncias, etc.*

**Art. 42** A sinalização horizontal será feita por meio de linhas, marcações, símbolos e legendas pintadas ou apostas sobre o pavimento das vias.

**Art. 43** A sinalização semafórica deverá ser composta de um sistema de luzes intermitentes para regulamentação ou advertência dos condutores.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Prolongamentos Viários**

**Art. 44** O Município deverá indicar áreas urbanas destinadas aos prolongamentos viários, bem como reger a aprovação de projetos urbanísticos de novos loteamentos.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 45** O projeto urbanístico de qualquer novo loteamento e/ou empreendimento imobiliário deve respeitar os prolongamentos viários propostos no PlanMob.

**Art. 46** Os prolongamentos viários propostos para Santo Ângelo obedecerão a orientação constante no Anexo 07 desta Lei.

### **TÍTULO III TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS**

#### **CAPÍTULO I Transporte de Cargas e Mercadorias**

**Art. 47** O Transporte de Cargas deve obedecer à legislação específica.

**Art. 48** Serão desenvolvidas as seguintes ações visando reorganizar o Transporte de Cargas:

*I- Proibição da circulação de veículos pesados nas vias de menor hierarquia do centro urbano consolidado, com sinalização eficiente e indicação das rotas preferenciais e rotas proibidas;*

*II- Proibição de estacionamento de veículos pesados nas vias locais e locais pré-determinados;*

*III - Correção da geometria, cruzamentos e pavimentação em vias de maior circulação de veículos pesados, preferencialmente as vias arteriais;*

*IV- Definição de horários de carga e descarga no centro urbano, com efetiva divulgação e sinalização dos mesmos;*

*V- Aumento de fiscalização sobre os fluxos e horários proibidos.*

#### **CAPÍTULO II Transporte por Frete**

**Art. 49** O Transporte por Frete deve obedecer à legislação específica.

**Parágrafo único** – Nessa legislação serão indicados locais específicos para o estacionamento dos veículos de Transporte por Frete.

### **TÍTULO IV EDUCAÇÃO À MOBILIDADE**

**Art. 50** O Departamento de Mobilidade deve elaborar mapas temáticos com rotas de transporte coletivo e localização das paradas de ônibus e distribuir à comunidade.

**Art. 51** Toda alteração no trânsito, mesmo que temporária, deve ser precedida por divulgação e sinalização indicativa nas vias.

**Art. 52** A Secretaria de Obras e Saneamento e a Secretaria de Educação devem propor políticas de Educação à Mobilidade para os alunos da rede municipal.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 53** A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve elaborar um Manual de Calçadas, dentro das especificações do PlanMob.

**Art. 54** A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve desenvolver campanhas educativas especificadas no PlanMob.

## **TÍTULO V POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**

**Art. 55** Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Estudo de Impacto de Trânsito.

**Art. 56** Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito a criação de Polos Geradores de Tráfego:

- I - previsão de vagas de estacionamento compatíveis com atividade definida pelo Plano Diretor;*
- II - projeto de redução de tributação municipal aos empreendedores que preveem modais não motorizados ou coletivos;*
- III - cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados por polos geradores de tráfego, definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito.*

## **TÍTULO VI TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO**

**Art. 57** O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de mobilidade urbana.

**Art. 58** O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para usos nas atividades diárias.

### **CAPÍTULO I Transporte à pé**

**Art. 59** Os pedestres têm exclusividade de uso das calçadas.

**Art. 60** O Plano Municipal de Mobilidade Urbana apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



- I - requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;*
- II - definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;*
- III - tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;*
- IV - implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres;*
- V - lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.*

## **CAPÍTULO II**

### **Sistema Ciclovitário**

**Art. 61** O sistema ciclovitário do Município de Santo Ângelo busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modo de transporte, criando uma rede de vias de circulação para as mesmas.

**Art. 62** Compõem o sistema ciclovitário:

- I - rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas e faixas ou áreas compartilhadas;*
- II - bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.*

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, por um canteiro com largura mínima de cinquenta centímetros.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

**Art. 63** A largura mínima de cada ciclovias ou ciclofaixa deverá ser de:

- I - 1,00 m para pista de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,00 m para pista com sentido duplo de circulação;*
- II - 1,00 m para pista de ciclofaixas não sendo permitido pistas com sentido duplo de circulação.*

**Art. 64** O modo ciclovitário tem por fundamento:

- I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;*
- II - a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;*



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



- III - a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;*
- IV - promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;*
- V - a uniformização dos projetos cicloviários.*

**Art. 65** As propostas de perfil viário de vias para veículos e bicicletas são regradas pelo Anexo 2.6 desta Lei.

**Art. 66** O trajeto do sistema cicloviário abrangerá a área urbanizada do município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

**Art. 67** Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Município.

## **TÍTULO VII TRANSPORTE MOTORIZADO**

### **CAPÍTULO I Transporte Coletivo Intramunicipal**

**Art. 68** O transporte coletivo intramunicipal deve garantir o deslocamento dos moradores das localidades mais afastadas à área central da cidade. O Município deve fazer um estudo específico para viabilizar a implantação de um itinerário que contemple melhor a população.

### **CAPÍTULO II Transporte Coletivo Urbano**

**Art. 69** Cabe ao Município regulamentar o transporte coletivo definindo e fiscalizando as vias por onde poderá haver circulação, itinerários, rotas, paradas, etc.

**Art. 70** O Município, com vistas na melhoria do serviço de Transporte Coletivo Urbano, deve deliberar as seguintes demandas no horizonte do PlanMob:

- I - rever itinerários buscando adequá-los à nova proposta de hierarquia viária e demandas da população;*
- II - instalar equipamento de rastreamento e monitoramento da frota, buscando subsidiar estudos e informações ao município e usuário;*
- III - dar prioridade a pavimentação e requalificação de ruas que possuam linhas de transporte coletivo;*
- IV - respeitar a distância máxima entre paradas de ônibus;*
- V - padronizar as paradas de ônibus, garantindo que ofereçam paradas seguras, cobertas e que disponham de informações aos usuários sobre itinerários, horários, tempo de espera, ônibus acessível, etc.;*



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



*VI - reduzir custo operacional do sistema melhorando sua eficiência e financiamento para reduzir/subsidiar a tarifa.*

**Art. 71** As rotas urbanas devem ser adaptadas a nova hierarquia viária proposta e as novas rotas devem limitar-se às vias indicadas no Anexo 8 desta Lei.

**Art. 72** As rotas urbanas devem limitar-se às vias estruturais, arteriais e coletoras, sendo de alta relevância que as vias consideradas locais não tenham seu sistema viário e fluxo de caráter local invadido pelo alto impacto que as rotas de transporte coletivo causam.

**Art. 73** As paradas de ônibus devem estar localizadas de forma a garantir que a distância seja de 400 metros de deslocamentos para pedestres e ciclistas, garantindo tempos de deslocamento de aproximadamente 5 minutos caminhando e de 3 minutos pedalando.

**Art. 74** A infraestrutura voltada ao transporte coletivo deve garantir, quando possível:

- I - faixas de rolamento com largura mínima de 3,30 metros e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo;*
- II - paradas de embarque/desembarque sinalizadas com informações sobre o itinerário e frequência do transporte coletivo;*
- III - paradas de ônibus protegidas contra intempéries, bancos ou barras de apoio.*

## **TÍTULO VIII TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO**

**Art. 75** O Município não poderá estimular sem justificativa o uso do Transporte Individual Privado Motorizado, nos casos em que for possível fomentar outra forma de transporte.

## **TÍTULO IX SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO**

### **CAPÍTULO I**

#### **Atividades Departamento de Mobilidade Urbanae do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana**

**Art. 76** A administração das questões relativas ao trânsito de Santo Ângelo, nas competências e atribuições do Município, é de responsabilidade da Secretaria de Obras e Saneamento.

**Art. 77** O Departamento de Serviços e Trânsito, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento, será transformado, por lei específica, no Departamento de Mobilidade Urbana.



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



**Art. 78** O Município transformará o Conselho de Trânsito em Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado ao Departamento de Mobilidade Urbana.

**Art. 78** O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será o conselho gestor do PlanMob.

**Art. 79** Compete ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, além das competências específicas de lei, fazer cumprir o PlanMob e também será responsável por deliberações que não estejam claras no estudo.

**Art. 80** O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por representantes dos diversos órgãos administrativos e segmentos sociais relacionados ao tema da mobilidade e será nomeado por Decreto.

**Art. 81** Compete ao Departamento de Mobilidade Urbana, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento:

*I - articular ações com outros departamentos e secretarias, órgãos e conselhos relacionados à questão da mobilidade, buscando implementar soluções integradas;*

*II - ser responsável pela elaboração contínua de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, visando tornar o Município apto a receber recursos junto à União, Estado ou outras fontes;*

*III - respeitar e implementar as decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;*

*IV - auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;*

*V - fiscalizar e exigir que os projetos que versem sobre mobilidade urbana e que tramitem nas diversas secretarias municipais sejam ao Departamento de Mobilidade Urbana para apreciação e aprovação.*

## **Capítulo V** **Municipalização do Trânsito**

**Art. 82** É do Município de Santo Ângelo a responsabilidade pelo planejamento, projeto, operação e fiscalização, tanto no perímetro urbano quanto nas estradas municipais.

**Art. 83** O Departamento de Mobilidade Urbana fará a coordenação das seguintes atividades:

*I - engenharia de trânsito;*

*II - Fiscalização;*



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



- III - educação para o trânsito;*
- III - levantamento, análise e controle de dados estatísticos e;*
- IV - apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – Jari.*

**Art. 84** A fiscalização do trânsito é definida como o ato de controle e cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no Código de Trânsito Brasileiro.

**Art. 85** Cabe à Secretaria de Obras e Saneamento integrar as ações do Setor de Engenharia e do Departamento de Mobilidade Urbana.

## TÍTULO X ESCALA REGIONAL

### CAPÍTULO I Da Abrangência na Escala Regional e Municipal

**Art. 86** São consideradas para o Sistema de Mobilidade com abrangência regional a Política de Estruturação Regional e a Política de Articulação Econômica.

**Art. 87** Considerando as diversas esferas de importância regional do Município de Santo Ângelo é necessária a criação de uma Política de Articulação Econômica, focada em ações que incentivem as potencialidades e iniciativas existentes por meio da infraestrutura viária.

**Parágrafo Único** – A Política de Estruturação Regional compreende o Programa de Estruturação Regional, que, assim como a política, visa englobar de forma mais direta os projetos e ações necessários para a região onde Santo Ângelo se insere, inclusive no que diz respeito ao turismo.

**Art. 88** A Política de Articulação Econômica trata de ampliar a articular do município de Santo Ângelo na região, incentivando suas potencialidades e iniciativas existentes, por meio de sua infraestrutura viária.

**Parágrafo Único** – A Política de Articulação Econômica compreende o Programa de Promoção Econômica, que engloba os projetos e ações necessários para que a infraestrutura municipal esteja em correspondência com as expectativas regionais, com objetivo de que o Município assuma maior protagonismo como polo de articulação.

**Art. 89** No âmbito do turismo, devem ser criados incentivos fiscais para investimento em produtos e serviços de base turística, além de incentivos à iniciativa privada na exploração do turismo regional.





Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo



## TÍTULO XI DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 90** É parte integrante da presente Lei os Anexos que o consubstanciam, onde todos os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas deverão ser respeitados e observados, na implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Santo Ângelo.

**Art. 91** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE**

**CENTRO ADMINISTRATIVO JOSE ALCEBIADES DE OLIVEIRA, em 15 de  
Dezembro de 2016.**

  
**LUIZ VALDIR ANDRES**  
Prefeito



Estado do Rio Grande do Sul  
Prefeitura Municipal de Santo Ângelo

LEI Nº 4.106, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2016

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTO ÂNGELO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTO ÂNGELO (RS), no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município,

FAZ SABER, que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte

LEI:

## TÍTULO I

### MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTO ÂNGELO

#### CAPÍTULO I

Conceito, Princípios, Diretrizes e Objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 1º Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Parágrafo Único - A mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Santo Ângelo é o instrumento de articulação da política municipal de mobilidade à política urbana. O PlanMob deve também estar em consonância com a política estadual e nacional para o setor.

Art. 3º O Plano Diretor deve estar em consonância com as indicações do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do Município.

Art. 4º O PlanMob obedece aos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- 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;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade, na circulação urbana".

Art. 5º O PlanMob orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
  - II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e 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 - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
  - VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
  - VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional".
- Art. 6º O PlanMob possui como objetivos gerais:
- 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; e
  - V - consolidar a gestão democrática como instrumento

da mobilidade urbana".

## TÍTULO II

### SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 7º O Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) é composto pelo sistema viário, que vem a ser o conjunto de canais de circulação e de movimento que uma cidade apresenta. O SMU constitui-se na principal estrutura municipal responsável por pensar as circulações na cidade.

Art. 8º O Sistema Municipal de Mobilidade - SMU está articulado através de sete elementos estruturais: Vias Estruturais (VE); Via Perimetral Urbana (VPU); Vias Arteriais (VA); Vias Coletoras (VC); Vias Locais (VL); e Sistema Cicloviário (SC).

#### CAPÍTULO I

##### Hierarquia Viária

Art. 9º Em função das diferenças de importância e de configuração das vias urbanas, o PlanMob cria um sistema de hierarquia viária em que algumas vias têm preferência sobre as outras.

Parágrafo Único - As vias com maior fluxo deverão ser mais largas e apresentar pavimentação e sinalização adequadas para poder dar vazão ao movimento intenso.

Art. 10 A hierarquia viária de Santo Ângelo é definida conforme Anexo 1 desta Lei.

Art. 11 A hierarquia viária de Santo Ângelo impõe as seguintes graduações:

- I - as Vias Estruturais (VE)
- II - a Via Perimetral Urbana (VPU)
- III - as Vias Arteriais (VA)
- IV - as Vias Coletoras (VC)
- V - as Vias Locais (VL)
- VI - Sistema Cicloviário (SC)

Art. 12 Os elementos estruturais têm as seguintes definições e especificações:

I - as Vias Estruturais (VE) são as rodovias estaduais e federais que cruzam pelo Município, aliadas às estradas municipais. As vias estruturais de responsabilidade estadual ou federal devem seguir diretrizes e normativas destas instâncias de gestão. As vias municipais, consideradas vias estruturais, devem seguir as definições constantes neste Plano. Para tanto, a definição e indicação das Vias Estruturais seguem o Anexo 1.1 desta Lei.

II - a Via Perimetral Urbana (VPU) é a articulação de vias existentes e projetadas correspondendo às principais articulações perimetrais à área urbanizada, que marca o limite para a malha urbana e destina-se ao fluxo de cargas. A definição e indicação da Via Perimetral Urbana seguem o Anexo 1.2 desta Lei;

III - as Vias Arteriais (VA) são as conexões intraurbanas mais importantes. A definição e indicação das Vias Arteriais

IV - as Vias Coletoras (VC) são vias interbairros que integram regiões da cidade. A definição e indicação das Vias Coletoras seguem o Anexo 1.4 desta Lei;

V - as Vias Locais (VL) são vias de fluxo local que conectam a malha urbana intrabairros. A definição e indicação das Vias Locais seguem o Anexo 1.5 desta Lei;

VI - o Sistema Cicloviário (SC) é composto por Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclo-rotas e Bicicletários, integrados em uma rede de fomento ao uso da bicicleta e assemelhados. A definição e indicação do Sistema Cicloviário segue o Anexo 1.6 desta Lei.

#### CAPÍTULO II

##### Perfis Viários

Art. 13 Os perfis viários do Município de Santo Ângelo têm as dimensões definidas no Anexo 2 desta Lei, onde serão contempladas as dimensões de:

- I - Faixas de Rolamento;
- II - Faixas de Estacionamento;
- III - Faixas exclusivas para Transporte Coletivo ou Pista Compartilhada;
- IV - Canteiros Centrais;
- V - Ciclovias;
- VI - Ciclofaixas;
- VII - Passeios;
- VIII - Outros.

Parágrafo Único - São definidos os seguintes perfis viários para o Município de Santo Ângelo:

I - FAIXAS DE ROLAMENTO: função do fluxo viário; variável de 3,00m a 3,75m;

II - FAIXAS DE ESTACIONAMENTO: dependem do ângulo do estacionamento; varia de 2,20m a 5,30m;

III - EIXOS DE TRANSPORTE COLETIVO SEGREGADO OU PISTA COMPARTILHADA: 3,30m a 3,50m em cada sentido do tráfego + faixa de 3,00m para os pontos de parada;

função, mínima de 0,60m;

V - CICLOVIAS - dimensão mínima de 1,50m para cada sentido;

VI - CICLOFAIXAS - dimensão mínima de 1,00m para cada sentido;

VII - PASSEIOS - mínimo 1,20m (pode sobrepor e faixa de infraestrutura abaixo):

- Com arborização - acresce 1,00m para canteiro;

- Com posteamento - acresce 0,60m;

- Com parada de transporte coletivo - acresce 1,20m.

Art. 14 As dimensões dos perfis viários ficam limitadas aos índices contidos respectivamente em seus anexos, excetuando-se alguma indicação específica descrita e justificada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana ou legislação externa que se sobreponha.

#### CAPÍTULO III

##### Cruzamentos Viários

Art. 15 A forma de tratamento e implantação dos Cruzamentos Viários de Santo Ângelo será definida conforme Anexo 3 desta Lei.

Art. 16 São cruzamentos viários conforme Anexo 3 desta Lei:

I - cruzamento com Vias Estruturais (C-VE), conforme Anexo 3.1 desta Lei;

II - cruzamento com Via Perimetral Urbana (C-VPU), conforme Anexo 3.2 desta Lei;

III - cruzamento com Via Arterial (C-VA), conforme Anexo 3.3 desta Lei;

IV - cruzamento com Via Coletora (C-VC), conforme Anexo 3.4 desta Lei;

V - cruzamento com Via Local (C-VL), conforme Anexo 3.5 desta Lei;

VI - cruzamentos Críticos, conforme Anexo 3.6 desta Lei.

Art. 17 Os cruzamentos viários podem receber 5 (cinco) tipos de tratamento, que dependem principalmente do volume de tráfego em cada aproximação, da disponibilidade física e dos recursos disponíveis:

- I - colocação de uma placa "PARE";
- II - colocação de sinalização semafórica;
- III - canalização dos movimentos (especialmente para dobra à direita segregada);
- IV - combinação destes tratamentos citados;
- V - separação dos fluxos em níveis diferentes com viadutos.

Art. 18 Deverá ser colocada placa de "PARE" sinalizando a preferencial de acordo com a hierarquia viária.

Parágrafo Único - A indicação de vias preferenciais será estudada de acordo com o tipo de cruzamento que se tem. Como regra geral, as vias com maior hierarquia do sistema sempre tem prioridade nos cruzamentos, ou que prevalecem sobre as coletoras, que prevalecem sobre as locais,

#### CAPÍTULO IV

##### Raios de Giro e Retornos em Ruas sem Saída

Art. 19 Fica definido Raio de Giro com uma curva inserida no cruzamento entre duas categorias de vias que permite aos veículos realizarem conversões.

Art. 20 O tipo de Raio de Giro implantado em Santo Ângelo será composto por uma curva circular simples de apenas um raio de giro considerado, de acordo com a hierarquia viária envolvida no respectivo cruzamento, conforme Anexo 4.1 desta Lei.

Art. 21 As Ruas Sem Saída (ou Cul-de-Sac) serão dimensionadas individualmente, com as características específicas de cada caso, conforme Anexo 4.2 desta Lei.

#### CAPÍTULO V

##### Estacionamentos

Art. 22 De acordo com os respectivos perfis viários, os estacionamentos deverão obedecer o descrito no Anexo 5.1 da Lei, com as seguintes condições:

- I - em todas as vias locais poderá ser implantado estacionamento bilateral, salvo exceção indicada por determinação do departamento de trânsito;
- II - nas vias coletoras de sentido único poderá ser implantado estacionamento bilateral, desde que autorizado pelo departamento de trânsito;
- III - nas vias coletoras de sentido duplo deve ser implantado prioritariamente estacionamento unilateral;
- IV - nas vias coletoras de sentido duplo com largura superior a 17,00 m poderá ser implantado estacionamento bilateral;
- IV - nas vias arteriais com sentido único poderá ser implantado estacionamento unilateral, sendo proibido im-

V - nas vias arteriais com sentido duplo não poderá ser implantado estacionamento;

**Parágrafo único** – Em situações especiais o Município pode prever a proibição ou inclusão de estacionamento, desde que dimensionada a influência dessa inserção na malha viária, aprovado por técnico habilitado do Município.

**Art. 23** A área que perfaz o estacionamento rotativo é estabelecida conforme o Anexo 5.2 desta Lei.

## CAPÍTULO VI

### Acessibilidade Universal e da Forma de Implantação de Calçadas

**Art. 24** Todas as vias públicas do Município de Santo Ângelo devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, e estando de acordo com a NBR 9050/2015, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada;

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

**Art. 25** O Município fará a edição de um Manual de Calçadas, com a consolidação de todas as normas técnicas exigíveis.

**Art. 26** Nenhuma calçada poderá ser projetada e executada com dimensão menor do que 1,80 m, excetuando-se as calçadas existentes.

**Art. 27** As calçadas do Município de Santo Ângelo deverão ser formadas pelos seguintes elementos: subsolo, guia e sarjeta, faixa de serviço, faixa de passeio, faixa de interferência da edificação e esquinas.

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma nos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial;

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, destina-se a instalação de postes, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 4º A faixa de passeio destinada a circulação de pedestres deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo;

§ 5º A faixa de interferência destina-se ao acesso do lote, edificado ou não, podendo ser permitida, caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio;

§ 6º As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

**Art. 28** Quando as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido a colocação de poste público.

**Art. 29** Dentro do perímetro urbano do município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

**Parágrafo Único** – Considera-se em "más condições" as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

**Art. 30** Deverá ser refeita pelo executor, a calçada que for danificada por obra de infraestrutura, sendo vedadas emendas com ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres;

**Art. 31** É obrigatória a execução de pelo menos uma caixa de árvore quando a calçada tiver a largura apropriada para colocação de vegetação, sendo esta igual ou superior a 1,80m.

**Art. 32** Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos: NBR 9050/2015;

II - mobiliário urbano: NBR 9283/1986;

III - equipamento urbano: NBR 9284/1986;

**Parágrafo Único** – Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.

**Art. 33** Para garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

I - continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação;

II - as águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, nunca por cima da calçada;

III - o rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa de serviço e poderá ser rebaixado até 50% da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10 metros que poderá utilizar o rebaixo de até 5 metros.

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior para veículos de carga e ônibus, mediante aprovação do Município;

§ 2º O desnível entre a calçada e o terreno limdeiro deverá ser solucionado de forma a não interferir na faixa de passeio.

**Art. 34** Para garantir a acessibilidade e a segurança dos pedestres, as calçadas deverão ter revestimento antiderrapante, inclinação de no mínimo 1% e no máximo 3% e atender a NBR 9050/2015.

§ 1º O revestimento antiderrapante poderá ser de concreto pré-moldado; concreto desempenado "in loco" com juntas de dilatação formando quadros de no máximo 2,00m x 2,00m ou de bloco intertravado de concreto, desde que atendam as referências técnicas construtivas

§ 2º Para atendimento da NBR 9050/2015 deve ser executado piso "podotátil";

§ 3º O piso "podotátil" será exigido nos locais onde houver maior fluxo de pedestres conforme Anexo 6, que rege padrões para piso tátil em calçadas, obedecendo a largura mínima da calçada de 1,50m, e em outros locais a critério do Município, com instalação nos termos da NBR 9050/2015.

**Art. 35** Os mobiliários urbanos e os ajardinamentos dependerão de diretrizes do Município e deverão:

I - ser posicionados de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;

II - preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

III - ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas.

**Art. 36** Fica vedada a instalação de mobiliário urbano e o ajardinamento em calçadas com largura inferior a 1,20m para vias já existentes e 1,50m para as vias projetadas.

**Art. 37** O ajardinamento a ser implantado nos passeios públicos, bem como as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações do Município.

## CAPÍTULO VII

### Sinalização Horizontal e Vertical

**Art. 38** A Sinalização Horizontal e Vertical, essencial para um bom funcionamento da mobilidade urbana, deve informar trajetos, permissões, proibições e tudo que envolva a maneira adequada de utilizar uma via a ser implantada em Santo Ângelo devendo atender as exigências do Código Brasileiro de Trânsito e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

**Art. 39** A implantação da Sinalização Horizontal e Vertical é de responsabilidade do Município.

**Art. 40** As indicações para sinalização horizontal devem ser feitas por técnico habilitado, sob a coordenação do Setor de Trânsito e Sinalização.

**Art. 41** A sinalização vertical compreende o uso de placas de diversos tamanhos, instaladas ao longo da pista, e podem ser de:

I - Regulamentação quando informam aos usuários condições, proibições, restrições e obrigações no uso das vias;

II - Advertência quando alertam os usuários de condições potencialmente perigosas;

III - Indicação quando identificam vias, destinos, percursos, distâncias, etc.

**Art. 42** A sinalização horizontal será feita por meio de linhas, marcações, símbolos e legendas pintadas ou apostas sobre o pavimento das vias.

**Art. 43** A sinalização semafórica deverá ser composta de um sistema de luzes intermitentes para regulamentação ou advertência dos condutores.

## CAPÍTULO VIII

### Prolongamentos Viários

**Art. 44** O Município deverá indicar áreas urbanas destinadas aos prolongamentos viários, bem como reger a aprovação de projetos urbanísticos de novos loteamentos.

**Art. 45** O projeto urbanístico de qualquer novo loteamento e/ou empreendimento imobiliário deve respeitar os prolongamentos viários propostos no PlanMob.

**Art. 46** Os prolongamentos viários propostos para Santo Ângelo obedecerão a orientação constante no Anexo 07 desta Lei.

## TÍTULO III

### TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

#### CAPÍTULO I

##### Transporte de Cargas e Mercadorias

**Art. 47** O Transporte de Cargas deve obedecer à legislação específica.

**Art. 48** Serão desenvolvidas as seguintes ações visando o reger o Transporte de Cargas:

de menor hierarquia do centro urbano consolidado, com sinalização eficiente e indicação das rotas preferenciais e rotas proibidas;

II - Proibição de estacionamento de veículos pesados nas vias locais e locais pré-determinados;

III - Correção da geometria, cruzamentos e pavimentação em vias de maior circulação de veículos pesados, preferencialmente as vias arteriais;

IV - Definição de horários de carga e descarga no centro urbano, com efetiva divulgação e sinalização dos mesmos;

V - Aumento de fiscalização sobre os fluxos e horários proibidos.

## CAPÍTULO II

### Transporte por Frete

**Art. 49** O Transporte por Frete deve obedecer à legislação específica.

**Parágrafo único** – Nessa legislação serão indicados locais específicos para o estacionamento dos veículos de Transporte por Frete.

## TÍTULO IV

### EDUCAÇÃO À MOBILIDADE

**Art. 50** O Departamento de Mobilidade deve elaborar mapas temáticos com rotas de transporte coletivo e localização das paradas de ônibus e distribuir à comunidade.

**Art. 51** Toda alteração no trânsito, mesmo que temporária, deve ser precedida por divulgação e sinalização indicativa nas vias.

**Art. 52** A Secretaria de Obras e Saneamento e a Secretaria de Educação devem propor políticas de Educação à Mobilidade para os alunos da rede municipal.

**Art. 53** A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve elaborar um Manual de Calçadas, dentro das especificações do PlanMob.

**Art. 54** A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve desenvolver campanhas educativas especificadas no PlanMob.

## TÍTULO V

### POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

**Art. 55** Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Estudo de Impacto de Trânsito.

**Art. 56** Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito a criação de Polos Geradores de Tráfego:

I - previsão de vagas de estacionamento compatíveis com atividade definida pelo Plano Diretor;

II - projeto de redução de tributação municipal aos empreendedores que preveem modais não motorizados ou coletivos;

III - cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados por polos geradores de tráfego, definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito.

## TÍTULO VI

### TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

**Art. 57** O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de mobilidade urbana.

**Art. 58** O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para usos nas atividades diárias.

## CAPÍTULO I

### Transporte a pé

**Art. 59** Os pedestres têm exclusividade de uso das calçadas.

**Art. 60** O Plano Municipal de Mobilidade Urbana apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:

I - requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;

II - definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;

III - tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;

IV - implantar passarelas, rampas e...

V - lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.

## CAPÍTULO II Sistema Cicloviário

Art. 61 O sistema cicloviário do Município de Santo Ângelo busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modo de transporte, criando uma rede de vias de circulação para as mesmas.

Art. 62 Compõem o sistema cicloviário:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas e faixas ou áreas compartilhadas;

II - bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, por um canteiro com largura mínima de cinquenta centímetros.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 63 A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

I - 1,00 m para pista de ciclovias de sentido único de circulação; e de 2,00 m para pista com sentido duplo de circulação;

II - 1,00 m para pista de ciclofaixas não sendo permitida pista com sentido duplo de circulação.

Art. 64 O modo cicloviário tem por fundamento:

I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;

II - a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;

III - a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;

IV - promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;

V - a uniformização dos projetos cicloviários.

Art. 65 As propostas de perfil viário de vias para veículos e bicicletas são regradas pelo Anexo 2.6 desta Lei.

Art. 66 O trajeto do sistema cicloviário abrangerá a área urbanizada do município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 67 Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Município.

## TÍTULO VII TRANSPORTE MOTORIZADO

### CAPÍTULO I Transporte Coletivo Intramunicipal

Art. 68 O transporte coletivo intramunicipal deve garantir o deslocamento dos moradores das localidades mais afastadas à área central da cidade. O Município deve fazer um estudo específico para viabilizar a implantação de um itinerário que contemple melhor a população.

### CAPÍTULO II

#### Transporte Coletivo Urbano

Art. 69 Cabe ao Município regulamentar o transporte coletivo definindo e fiscalizando as vias por onde poderá haver circulação, itinerários, rotas, paradas, etc.

Art. 70 O Município, com vistas na melhoria do serviço de Transporte Coletivo Urbano, deve deliberar as seguintes demandas no horizonte do PlanMob:

I - rever itinerários buscando adequá-los à nova proposta de hierarquia viária e demandas da população;

II - instalar equipamento de rastreamento e monitoramento da frota, buscando subsidiar estudos e informações ao município e usuário;

III - dar prioridade à pavimentação e requalificação de ruas que possuam linhas de transporte coletivo;

IV - respeitar a distância máxima entre paradas de ônibus;

V - padronizar as paradas de ônibus, garantindo que ofereçam paradas seguras, cobertas e que disponham de informações aos usuários sobre itinerários, horários, tempo de espera, ônibus acessível, etc.;

VI - reduzir custo operacional do sistema melhorando sua eficiência e financiamento para reduzir/subsidiar a tarifa.

Art. 71 As rotas urbanas devem ser adaptadas a nova hierarquia viária proposta e as novas rotas devem limitar-se às vias indicadas no Anexo 8 desta Lei.

Art. 72 As rotas urbanas devem limitar-se às vias estruturais, arteriais e coletoras, sendo de alta relevância que as vias consideradas locais não tenham seu sistema viário e fluxo de caráter local invadido pelo alto impacto que as rotas de transporte coletivo causam.

Art. 73 As paradas de ônibus devem estar localizadas de forma a garantir que a distância seja de 400 metros de deslocamentos para pedestres e ciclistas, garantindo tempos de deslocamento de aproximadamente 5 minutos caminhando e de 3 minutos pedalando.

Art. 74 A infraestrutura voltada ao transporte coletivo deve garantir, quando possível:

I - faixas de rolamento com largura mínima de 3,30 metros e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo;

II - paradas de embarque/desembarque sinalizadas com informações sobre o itinerário e frequência do transporte coletivo;

III - paradas de ônibus protegidas contra intempéries, bancos ou barras de apoio.

## TÍTULO VIII TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Art. 75 O Município não poderá estimular sem justificativa o uso do Transporte Individual Privado Motorizado, nos casos em que for possível fomentar outra forma de transporte.

## TÍTULO IX SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO

### CAPÍTULO I

#### Atividades Departamento de Mobilidade Urbana e do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 76 A administração das questões relativas ao trânsito de Santo Ângelo, nas competências e atribuições do Município, é de responsabilidade da Secretaria de Obras e Saneamento.

Art. 77 O Departamento de Serviços e Trânsito, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento, será transformado, por lei específica, no Departamento de Mobilidade Urbana.

Art. 78 O Município transformará o Conselho de Trânsito em Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado ao Departamento de Mobilidade Urbana.

Art. 78 O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será o conselho gestor do PlanMob.

Art. 79 Compete ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, além das competências específicas de lei, fazer cumprir o PlanMob e também será responsável por deliberações que não estejam claras no estudo.

Art. 80 O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por representantes dos diversos órgãos administrativos e segmentos sociais relacionados ao tema da mobilidade e será nomeado por Decreto.

Art. 81 Compete ao Departamento de Mobilidade Urbana, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento:

I - articular ações com outros departamentos e secretarias, órgãos e conselhos relacionados à questão da mobilidade, buscando implementar soluções integradas;

II - ser responsável pela elaboração contínua de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, visando tomar o Município apto a receber recursos junto à União, Estado ou outras fontes;

III - respeitar e implementar as decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;

IV - auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

V - fiscalizar e exigir que os projetos que versem sobre mobilidade urbana e que tramitem nas diversas secretarias municipais sejam ao Departamento de Mobilidade Urbana para apreciação e aprovação.

## Capítulo V Municipalização do Trânsito

Art. 82 É do Município de Santo Ângelo a responsabilidade pelo planejamento, projeto, operação e fiscalização, tanto no perímetro urbano quanto nas estradas municipais.

Art. 83 O Departamento de Mobilidade Urbana fará a coordenação das seguintes atividades:

I - engenharia de trânsito;

II - fiscalização;

III - educação para o trânsito;

III - levantamento, análise e controle de dados estatísticos e;

IV - apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari.

Art. 84 A fiscalização do trânsito é definida como o ato de controle e cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 85 Cabe à Secretaria de Obras e Saneamento integrar as ações do Setor de Engenharia e do Departamento de Mobilidade Urbana.

## TÍTULO X ESCALAREGIONAL

### CAPÍTULO I

#### Da Abrangência na Escala Regional e Municipal

Art. 86 São consideradas para o Sistema de Mobilidade com abrangência regional a Política de Estruturação Regional e a Política de Articulação Econômica.

Art. 87 Considerando as diversas esferas de importância regional do Município de Santo Ângelo é necessária a criação de uma Política de Articulação Econômica, focada em ações que incentivem as potencialidades e iniciativas existentes por meio da infraestrutura viária.

Parágrafo Único - A Política de Estruturação Regional compreende o Programa de Estruturação Regional, que, assim como a política, visa englobar de forma mais direta os projetos e ações necessários para a região onde Santo Ângelo se insere, inclusive no que diz respeito ao turismo.

Art. 88 A Política de Articulação Econômica trata de ampliar e articular do município de Santo Ângelo na região, incentivando suas potencialidades e iniciativas existentes, por meio de sua infraestrutura viária.

Parágrafo Único - A Política de Articulação Econômica compreende o Programa de Promoção Econômica, que engloba os projetos e ações necessários para que a infraestrutura municipal esteja em correspondência com as expectativas regionais, com objetivo de que o Município assuma maior protagonismo como polo de articulação.

Art. 89 No âmbito do turismo, devem ser criados incentivos fiscais para investimento em produtos e serviços de base turística, além de incentivos à iniciativa privada na exploração do turismo regional.

### TÍTULO XI

#### DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 90 É parte integrante da presente Lei os Anexos que o substanciam, onde todos os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas deverão ser respeitados e observados, na implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Santo Ângelo.

Art. 91 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE  
CENTRO ADMINISTRATIVO JOSE ALCEBIANES DE OLIVEIRA, em 15 de Dezembro de 2016.

LUÍZ VALDIR ANDRES - Prefeito