



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

LEI Nº 2.612, DE 01 DE ABRIL DE 2020

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALINAS, no uso de suas atribuições legais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono, promulgo e mando publicar a seguinte Lei:

CAPÍTULO ÚNICO

DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, na forma do Anexo Único desta Lei, aplicando-se subsidiariamente a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 2º São princípios da mobilidade urbana em âmbito municipal:

- I** - acessibilidade universal;
- II** - desenvolvimento sustentável da cidade, 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 do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em conformidade com a 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. 3º Constituem diretrizes aplicáveis à mobilidade urbana:

- 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 do Município;
- II** - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

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 - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Art. 4º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

Art. 5º Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, cuja composição será definida por lei específica, tendo como objetivo monitorar e avaliar as diretrizes e os objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. A atividade de conselheiro será exercida de forma honorífica, não sendo devida qualquer importância pecuniária.

Art. 6º O Plano de Mobilidade Urbana contido nesta Lei deverá ser avaliado e revisto no prazo de 05 (cinco) anos.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Salinas/MG, 01 de abril de 2020.

JOSÉ ANTÔNIO PRATES
Prefeito Municipal



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

ANEXO ÚNICO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Introdução

A quantidade de veículos tem aumentado de forma rápida no Brasil, inclusive nas pequenas cidades como Salinas/MG. Esse crescimento é acompanhado pelo aumento da população na cidade, de modo que deve ser aprimorada a mobilidade urbana. A harmonia entre os transportes motorizados e não motorizados, bem assim em relação aos próprios pedestres demanda atenção do Poder Público Municipal.

Cada vez mais, são rotineiros congestionamentos na cidade, devido ao maior fluxo de veículos, ocasionando dificuldade para encontrar estacionamentos, principalmente nas áreas mais centrais da cidade, maiores emissões de gases poluentes, acidentes e atropelamentos. Isso faz com que o Município tenha que buscar alternativas para melhoria desses aspectos.

Este documento apresenta a situação atual da mobilidade em Salinas/MG, baseada na legislação nacional referente ao tema. No decorrer deste Plano, serão apresentadas propostas de intervenções e políticas públicas para a readequação da oferta dos serviços de mobilidade urbana.

Objetivo

O objetivo deste trabalho é oferecer à cidade de Salinas/MG um Plano de Mobilidade Urbana compatível com a legislação nacional, usando conceitos atuais de um desenvolvimento urbano. Um plano que busca favorecer os transportes coletivos e incentivar o uso do espaço público por pedestres e ciclistas, de forma que a população possa se valer de outras alternativas ao uso do automóvel. O Plano apresenta algumas importantes soluções, limitadas às condições financeiras do Município.

O trabalho será apresentado por meio de seis grandes eixos:

- Transporte coletivo;
- Táxis e mototáxis;
- Transportes não motorizados e acessibilidade;
- Transporte de Carga;
- Restrição ao uso de automóveis na área urbana;
- Estratégias de financiamento.

Método

O primeiro diagnóstico para confecção do presente Plano diz respeito à análise do contexto urbano, buscando o máximo de detalhes, com o fim de verificar as condições de mobilidade local, as condições de topografia, as construções existentes, os vazios urbanos, observando-se as regras de uso do solo estabelecidas. Os dados a serem utilizados resultam da observação do local e da avaliação da quantidade de pedestres, ciclistas, passageiros dos transportes coletivos



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS ESTADO DE MINAS GERAIS

e automóveis circulando na cidade, considerando, em especial, as áreas mais densamente povoadas. A proposta tem como externalidade positiva a diminuição de impactos ambientais, na medida que favorece a circulação de pedestres e o uso de bicicletas.

Situação atual

Salinas/MG (Imagem 1), localizada na mesorregião do Norte de Minas, na região do Alto Rio Pardo, teve o seu povoamento no século XVII, por concessão de sesmaria, iniciando a ocupação desta região, onde os bandeirantes viriam a encontrar ricas jazidas de sal-gema, produto precioso por ser oficial naquela época. Teve sua fundação oficial no ano de 1880, tendo que sua economia local funciona principalmente em torno a agropecuária, a economia familiar e o setor de serviços. Sua população gira em torno de 41.349 mil habitantes, segundo estimativa do IBGE para o ano de 2018.

A cidade é conhecida em todo o país e no mundo pela produção de cachaça, sendo reconhecida como “Capital Nacional da Cachaça” pela Lei Federal nº 13.773, de 19 de dezembro de 2018, município onde se realiza o tradicional “Festival Mundial da Cachaça”, que busca além de divulgar a bebida, alavancar o turismo na cidade, pois se trata de um produto regional, produzido artesanalmente e que conserva raízes culturais, contribuindo para o fortalecimento da produção, comercialização e divulgação das cachaças salinenses, alavancando o crescimento econômico do Município sobretudo *durante* o evento.

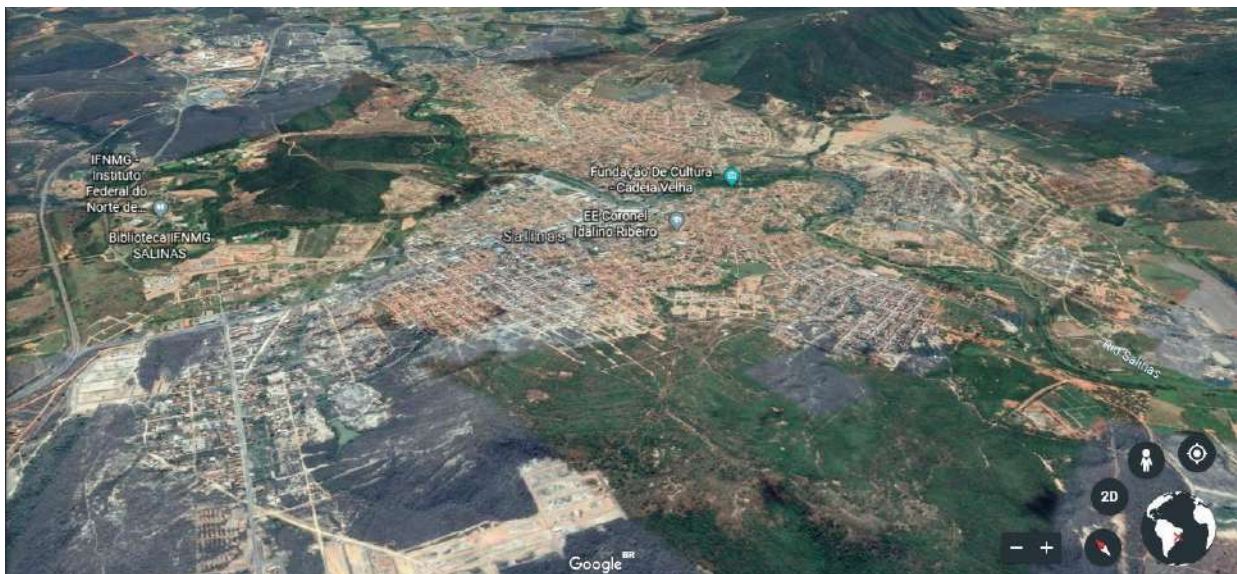


Imagem 1: Área urbana da cidade de Salinas/MG - Fonte Google Earth

Como tem sido normal nas cidades brasileiras, o número de automóveis na cidade de Salinas/MG vem aumentando consideravelmente nos últimos anos e o crescimento da cidade segue essa mesma lógica, oferecendo grande parte do espaço público aos automóveis,



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

em detrimento dos pedestres e ciclistas, trazendo consigo um conjunto de consequências negativas, como congestionamentos, poluição ambiental e sonora, dificuldades para encontrar estacionamentos e aumento do risco de acidentes. Ao mesmo tempo, há grande fluxo de pedestres e ciclistas, inclusive para lazer, de modo que deve ser promovida a harmonização desse fluxo urbano.

Na cidade existem ruas com dimensões distintas, razão pela qual cabe ao Município racionalizar o seu uso para favorecer em cada caso a melhor mobilidade urbana. Especialmente o local escolhido para o estudo foi a parte urbana mais adensada da cidade de Salinas. Projetos de transporte público, assim como as infraestruturas, são economicamente mais viáveis em locais de maior concentração populacional.

Modos de Transporte

➤ Transportes Motorizados

1. Transporte Público Coletivo

O transporte público urbano é feito por ônibus, sendo duas linhas para atender a cidade, produzindo um percurso longo. No decorrer da vigência do presente Plano, o Município avaliará a necessidade de promoção de novos itinerários para atendimento da população.

Na esteira da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) os usuários do sistema de transporte têm direito de receber o serviço adequado, e ter um ambiente seguro e acessível para a utilização do sistema.

Para que se tenha um transporte público coletivo eficiente devem ser estabelecidos pontos de embarque e desembarque em locais que favoreçam a utilização pela população, além de ser dotado de informações sobre os itinerários e horários praticados. Deve ser incentivado esse tipo de transporte, eis que reduz a utilização do automóvel, e com isso se melhora a emissão de poluentes e congestionamentos na cidade, muitas vezes ocasionados pela dificuldade de estacionamentos que comportem todos os veículos em circulação em dias de grande fluxo.

1.1 Itinerários

O objetivo do transporte coletivo é que os itinerários sejam capazes de atender as áreas urbanas mais adensadas, de forma que o munícipe não precise trafegar grandes distâncias para se valer do serviço.

As linhas devem funcionar de maneira sincronizada para se evitar dificuldades no trânsito, atendendo a população em tempo mais breve possível. Essa perspectiva tem o condão de tornar o transporte mais eficiente.

Atualmente, o Município conta com 10 linhas de transporte coletivo urbano, na forma seguinte



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

- Linha 01 - Rua Mané Garrincha (B. Santo Antônio) - Instituto Federal
- Linha 02 - Instituto Federal - Rua Mané Garrincha (B. Santo Antônio)
- Linha 03 - Rua Águas Formosas (Vila Canaã) - Instituto Federal
- Linha 04 - Instituto Federal - Rua Águas Formosas (Vila Canaã)
- Linha 05 - Rua das Oliveiras (B. Nova Esperança) - Instituto Federal
- Linha 06 - Instituto Federal - Rua das Oliveiras (B. Nova Esperança)
- Linha 07 - Rua Araçuaí (B. Maracanã) - Instituto Federal
- Linha 08 - Instituto Federal - Rua Araçuaí (B. Maracanã)
- Linha 09 - Praça Padre Léo (Vila Canaã) - Praça Belvedere (B. Belvedere)
- Linha 10 - Praça Belvedere (B. Belvedere) - Praça Padre Léo (Vila Canaã)

A ampliação dessa oferta depende de estudos detalhados para verificar se existe outras demandas pela população circunscrita. Outros fatores devem ser levados em consideração, como a necessidade de pessoal especializado para a realização dessas análises.

Para favorecer a organização do serviço, é importante que os pontos de ônibus possuam um padrão de qualidade mínimo, como abrigo e bancos, devendo funcionar de maneira sincronizada, inclusive se articulando com ônibus intemunicipais e interestaduais.

1.2 Tarifas

Cabe ao Município buscar viabilizar a modicidade das tarifas, com a finalidade de atender a população mais carente, e assim elevar o transporte a uma condição de instrumento de integração dos municípios, dando, de certa forma, conotação social ao transporte. Deve atuar também na definição e viabilidade da instituição de meio passe estudantil ou programa semelhante, bem assim consignar as hipóteses de gratuidade quando for viável.

1.3 Veículos

Buscar cumprimento da legislação municipal quanto às exigências impostas aos veículos inerentes ao transporte coletivo urbano.

2. Táxis

Os serviços de transporte e passageiros em veículos de aluguel, atualmente são regidos pela Lei Municipal nº 1.843 de 09 de abril de 2001, especificamente na Seção II – Do Transporte Individual de Passageiros, Subseção I – Do Serviço de Táxi. Essa lei é abrangente, carecendo de atualização para melhor definição do assunto em destaque. Incumbe, portanto, ao Poder Público Municipal buscar a melhoria dessa legislação, conjugando suas disposições com os princípios e objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Apesar disso, a Lei nº 1.843/2001 já traz em seu bojo conteúdo mínimo sobre a forma de delegação desses serviços, com observância da legislação federal, inclusive quanto aos aspectos licitatórios.

Importante é a previsão de regras claras quanto aos modelos dos veículos e a cor uniforme da pintura automotiva (por exemplo: branca, com faixa distintiva) para todos os



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS ESTADO DE MINAS GERAIS

táxis da cidade, no intuito de destacar os veículos vinculados à prestação do serviço. Ainda, será importante estabelecer regras de regulamentação e designação de uma entidade independente para disciplinar o controle tarifário, analisar revisões tarifárias mantendo a modicidade e o equilíbrio econômico-financeiro do serviço.

Ressalta, também, que os pontos de táxi também deverão ter sua localização controlada pela Prefeitura, objetivando uma melhor distribuição na cidade, sempre visando o interesse e o acesso do usuário.

3. Moto-táxis

Não se pode deixar de observar que o uso de motocicletas na prestação de serviços de transporte está consolidado na cidade. Sendo assim, cabe ao Município incentivar e promover, naquilo que lhe competir, melhorias nesse modelo de transporte.

Semelhantemente ao táxi, o Município de Salinas, através da Lei Municipal nº 1.843 de 09 de abril de 2001, Seção II – Do Transporte Individual de Passageiros, Subseção II – Do Serviço de Moto-Táxi, institui suas regras para o serviço de moto-táxi.

4. Transporte de Cargas Motorizados

Com relação ao transporte de cargas, observa-se que dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a lei estabelece diversos poderes ao Município para promover a melhor mobilidade, dentre os quais se destaca a regulamentação e restrição da circulação em determinados locais.

Assim, cabe ao Município definir logradouros onde é possível a circulação de veículos de carga, com o fim de se evitar mais riscos à população e para conservar a pavimentação da cidade. Da mesma forma, cumpre estabelecer as dimensões dos veículos em circulação em determinadas áreas, horários de circulação permitidos, locais de estacionamento e padrões de emissão de poluentes.

➤ Transportes não motorizados e acessibilidade

O Plano Diretor da cidade de Salinas, instrumento básico da política do desenvolvimento urbano, foi instituído pela Lei Municipal Complementar nº 008, de 09 de outubro de 2006. Ele adota como um de seus princípios, a “universalização da mobilidade espacial e da acessibilidade” (art. 4º, bem como prevê o estímulo a caminhada ao “priorizar o estabelecimento de programas e projetos destinados a dar proteção à circulação de pedestres, ciclistas e grupos específicos como idosos, deficientes físicos e crianças” (art. 22, XXV).

Atualmente, não existem ciclovias ou faixas específicas para os ciclistas. Se, por um lado, há muitos locais com fortes e sucessivos declives, tornando difícil o uso das bicicletas, por outro, há também locais bastante favoráveis onde a oferta de espaços públicos adequados pode trazer novos ciclistas para as ruas.

Para viabilizar a mobilidade de bicicletas, deverão ser estabelecidos instrumentos de controle/redução de veículos automotores, com o fim de favorecer a convivência harmoniosa desses tipos de transporte. É premissa de uma mobilidade urbana sustentável o uso misto de



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

transportas, devendo ser incentivado o uso dos transportes não motorizados, o que favorecer a saúde e meio ambiente.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 de 2012) tem entre suas diretrizes “prioridade nos transportes não motorizados sobre os motorizados e nos de uso público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (art. 6º, II) e “contribuir para o acesso universal à cidade” (art. 3º). Por essa razão, a cidade deve oferecer a melhor mobilidade possível, privilegiando os transportes não motorizados.

Em respeito aos pedestres, cumpre ao Município promover o alargamento, regularização, recuperação, padronização e retirada de obstáculos de calçadas; passagens de pedestres ao nível da calçada; expansão da área urbana de Salinas, devendo ser planejada para levar algumas das boas características da parte mais antiga da cidade, como o uso misto, praças, parques e jardins.

Aos ciclistas, a implementação de ciclovias tem por princípios cobrir toda a área urbana adensada, se integrar aos ônibus e promover o turismo. As seguintes diretrizes devem ser buscadas: ciclovias e faixas de bicicletas distribuídas pela área urbana e se conectando às linhas de ônibus, com bicicletários nos pontos de acesso, de forma a promover a integração entre os transportes; estabelecer a velocidade máxima de 30 km/h em algumas vias da cidade, o que permite o compartilhamento entre automóveis e bicicletas; incentivar a criação de oficinas de bicicletas próximas a alguns pontos de ônibus.

Quanto à segurança, são propostas a serem viabilizadas: incentivar o comércio local em áreas residenciais, incluindo bares e restaurantes que fiquem abertos a noite, trazendo movimento contínuo e aumentando a segurança local; prestar todo apoio possível às instituições de segurança presentes no Município, em especial a guarda municipal e polícias.

As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana

Com a finalidade de possibilitar uma mobilidade urbana segura, o Município buscará, ao longo da vigência do Plano de Mobilidade, soluções de infraestrutura que viabilizem a melhor distribuição dos transportes motorizados e não motorizados, incluindo estudos para destinar áreas específicas de circulação de bicicletas e pedestres.

Isto é, a infraestrutura deverá atender a harmonia entre a utilização de carros, motocicletas, ônibus e bicicletas, além de favorecer a circulação segura de pedestres. Não só obras são pertinentes à infraestrutura de mobilidade, mas também a sinalização das vias e logradouros públicos.

Ademais, a infraestrutura deverá ser prevista de modo que contemple núcleos urbanos informais consolidados, para que a população neles estabelecidas possa desfrutar plenamente das funções sociais da cidade.

Restrição ao uso de automóveis na área urbana

Algumas medidas podem ser adotadas para melhorar o fluxo de veículos na cidade, restringido o seu sob determinadas condições, sempre visando ao interesse público. Tais medidas devem resultar de estudos mais detalhados, podendo se elencar diretrizes básicas:



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

propor velocidade máxima de 50 km/h nas vias arteriais e 30 Km/h nas demais, de forma a permitir o uso compartilhado entre carros, bicicletas e pedestres; fazer uso de quebra-molas para controlar a velocidade; cobrar pelo uso dos estacionamentos públicos nos locais centrais e de maior movimento; restringir a distribuição de cargas a horários de menor movimento no dia.

Estratégias de financiamento

Para viabilizar os objetivos do Plano, incumbe ao Município utilizar de recursos públicos ou decorrentes de transferências obrigatórias e voluntárias para custear as obras necessárias à melhor mobilidade urbana, ressalvadas as intervenções não demandem dispêndio de recursos públicos.

Em relação ao transporte coletivo executados por ônibus, deve ser observada a justa fixação de suas tarifas, sem perder de vista o princípio da modicidade. Também, deve-se explorar estacionamentos públicos mediante pagamento de tarifas.

Aos modos de transporte não motorizados, é possível a utilização de mutirões de moradores para a construção de ciclovias, pinturas das faixas de ciclistas, recuperação, regularização e padronização de calçadas, viabilizado a participação integrada dos munícipes. Como forma de incentivo, a prefeitura pode citar, ao final dos projetos, em seu site, os nomes de todos os voluntários, que prestarem estes serviços de relevante importância para a comunidade. De outra forma, é imperioso que se busque por emendas parlamentares e programas de financiamento com vistas a obter recursos a serem aplicados em infraestrutura de mobilidade urbana.

Resultados esperados

A implantação do presente Plano, tem por objetivo apresentar os seguintes resultados: maior circulação de pedestres e ciclistas em função de novas infraestruturas e de maior atratividade nas ruas, com conseqüente aumento da segurança; maior lucratividade dos comerciantes locais em função do maior adensamento e de um maior movimento de pessoas no local; melhoria na imagem da cidade e possível atração de turistas; aumento da arrecadação tributária em função do aquecimento da economia e da vinda de novos turistas; aumento do número de passageiros nos ônibus; maior segurança para os pedestres, com a redução da velocidade dos automóveis e com a definição das prioridades em favor dos meios de transporte não motorizados; maior segurança para a cidade em função da existência de ruas mais movimentadas.

Conclusões

Projetos de infraestrutura urbana e de transportes públicos normalmente representam um considerável peso financeiro para as cidades; por outro lado produzem riqueza, valorizam o meio urbano e trazem benefícios para muitos atores, como os proprietários, os moradores locais, os comerciantes, os empreendedores, os governos e os operadores do sistema de



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

transporte.

Um eficiente sistema de transporte melhora a qualidade da vida urbana, não apenas por oferecer alternativas de deslocamentos, mas também por libertar as pessoas da dependência do automóvel, possibilitando a gradativa redução do seu uso e de seus efeitos nocivos ao meio ambiente, às cidades e às pessoas. Para conseguir eficiência e lucratividade, no entanto, é fundamental planejar os transportes em conjunto com o uso do solo de forma a reduzir distâncias e conectar os polos de maior atratividade.

Boas calçadas e bons transportes públicos favorecem a todos e promovem a inclusão social e o uso universal da cidade, especialmente aos que não podem adquirir um carro, aos portadores de deficiência, aos idosos e às crianças.

- Tabela de características geométricas das vias urbanas (dimensões mínimas)**

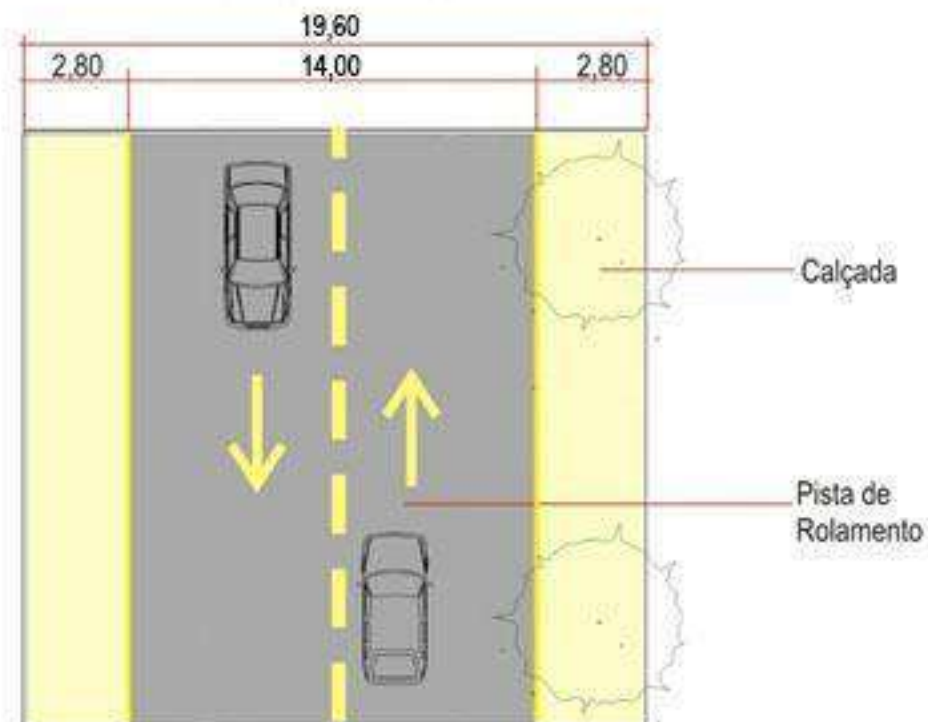
(VETADO)



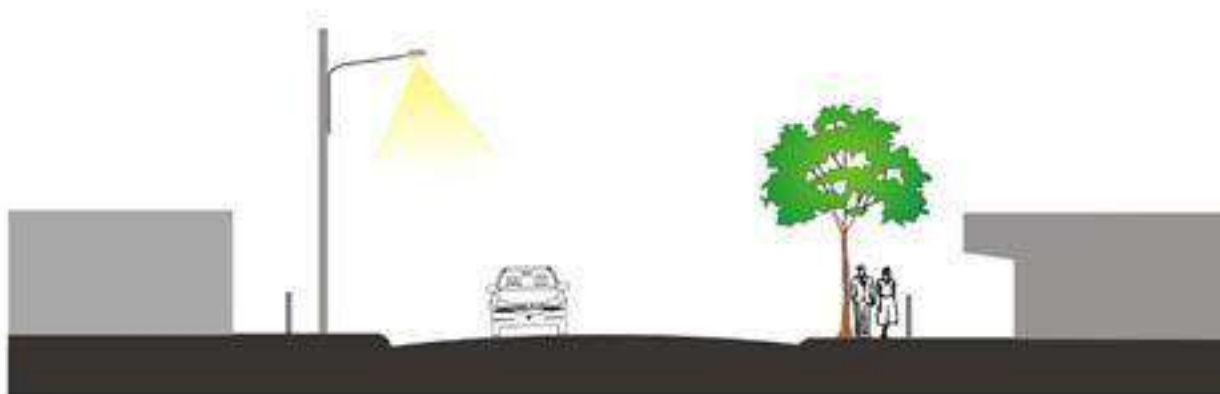
**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

- **Perfis das vias urbanas**

VIA ESTRUTURAL
Perfil mínimo



Planta Esquemática



Corte Esquemático

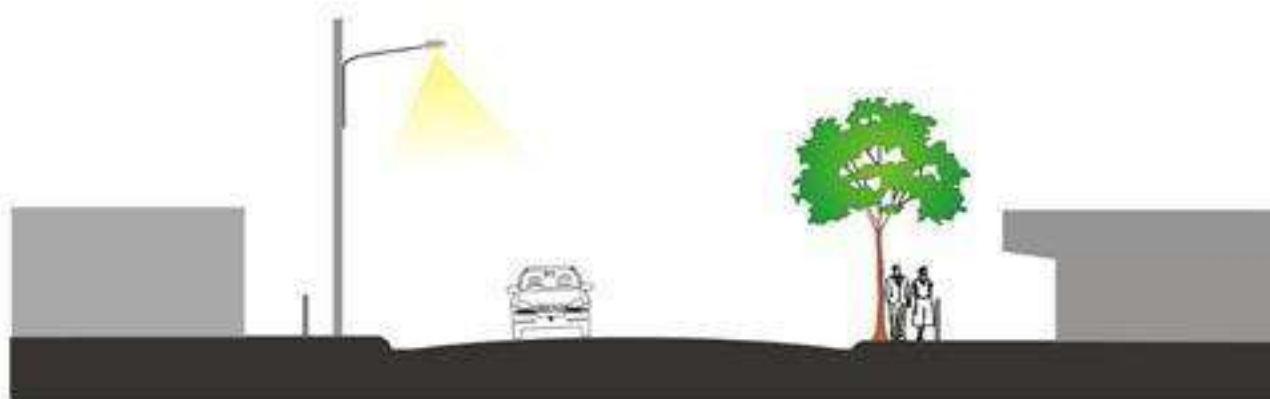
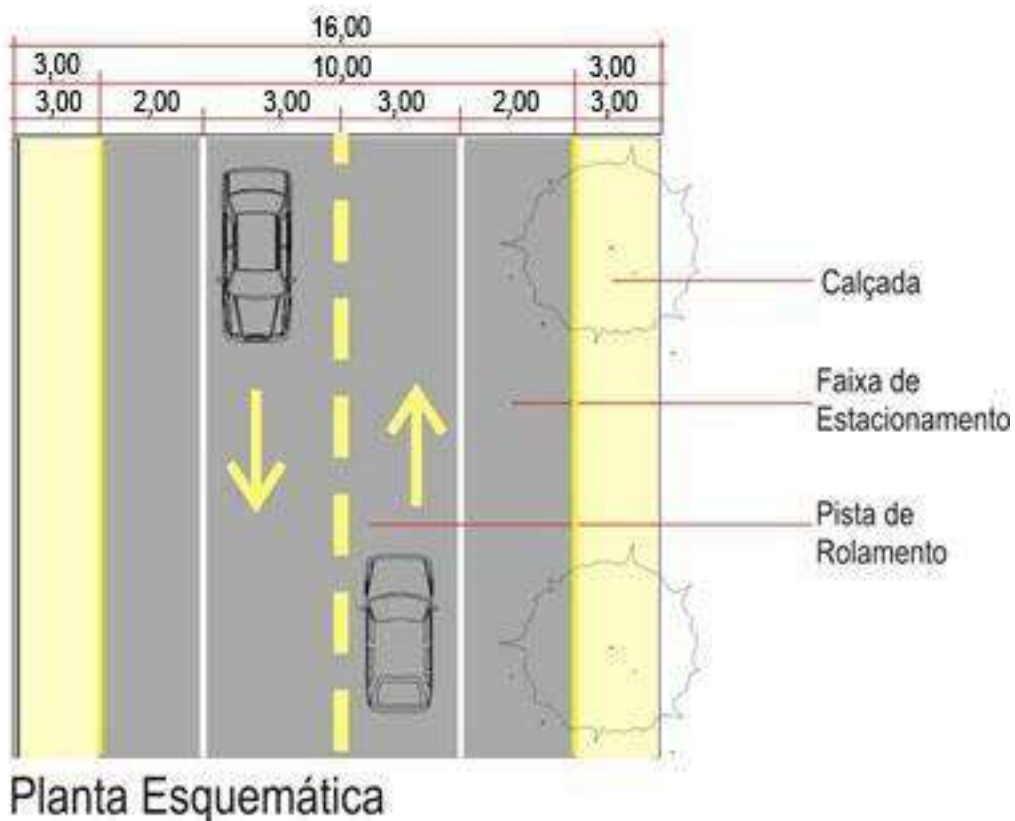
Obs.: O plantio de árvores deve sempre ocorrer nas calçadas opostas ao posteamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS

VIA ARTERIAL

Perfil mínimo - sem canteiro central



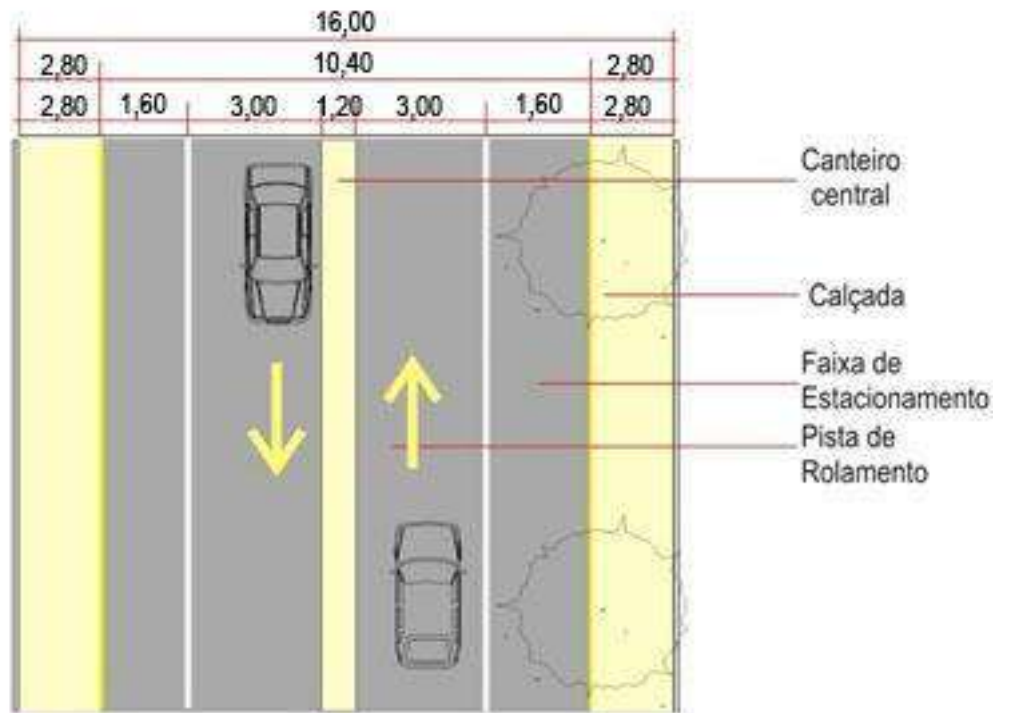
Obs.: O plantio de árvores deve sempre ocorrer nas calçadas opostas ao posteamento.



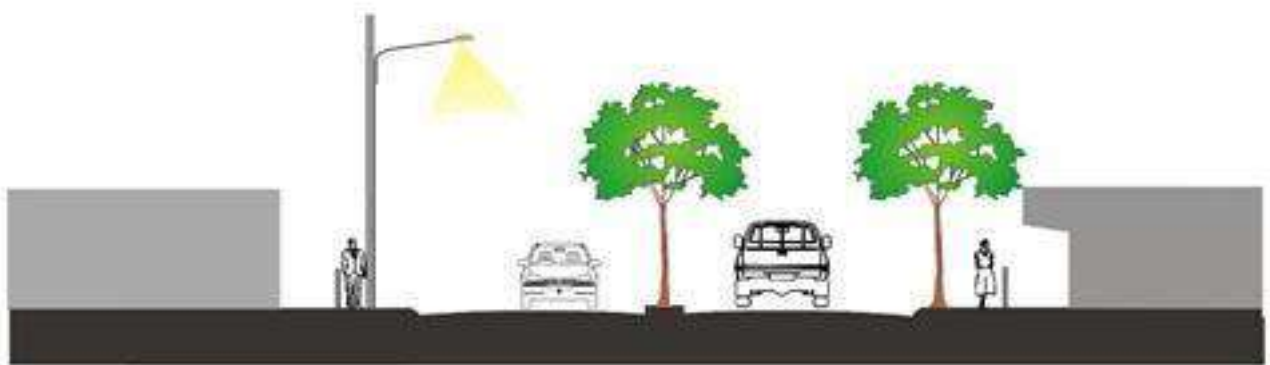
PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS

VIA ARTERIAL

Perfil mínimo - com canteiro central



Planta Esquemática



Corte Esquemático

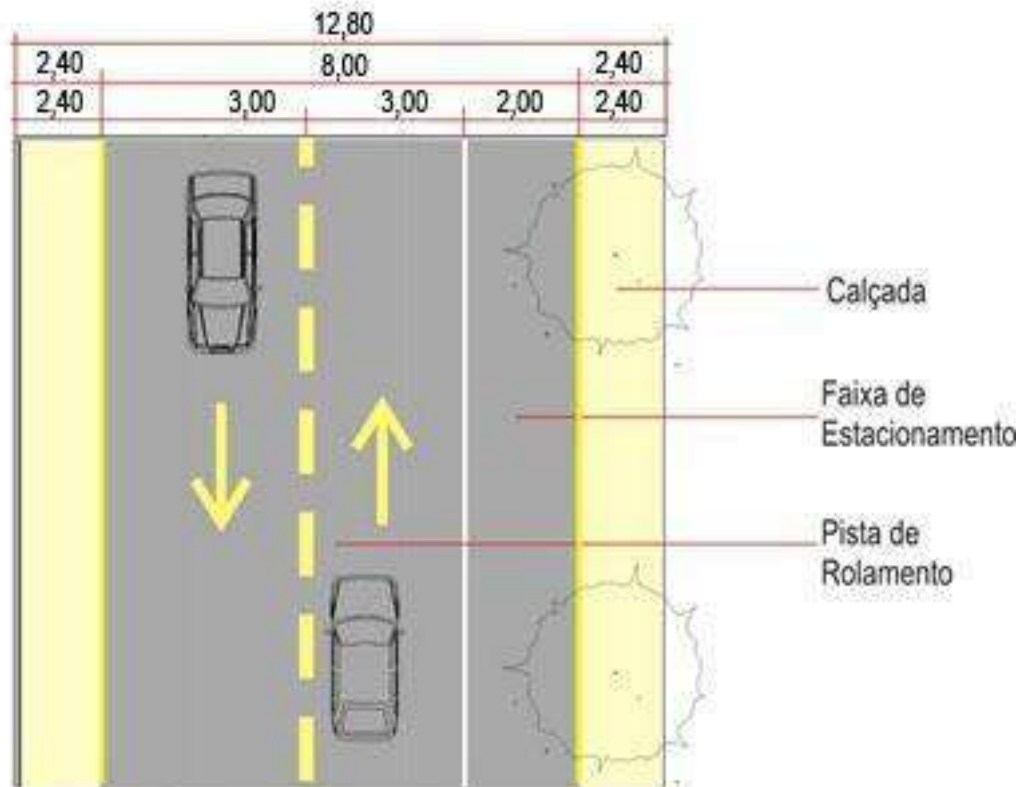
Obs.: O plantio de árvores pode ocorrer na calçada oposta ao posteamento, ou no canteiro central (não nas duas porções da via) sendo locado composto prumada única, ou alternada.



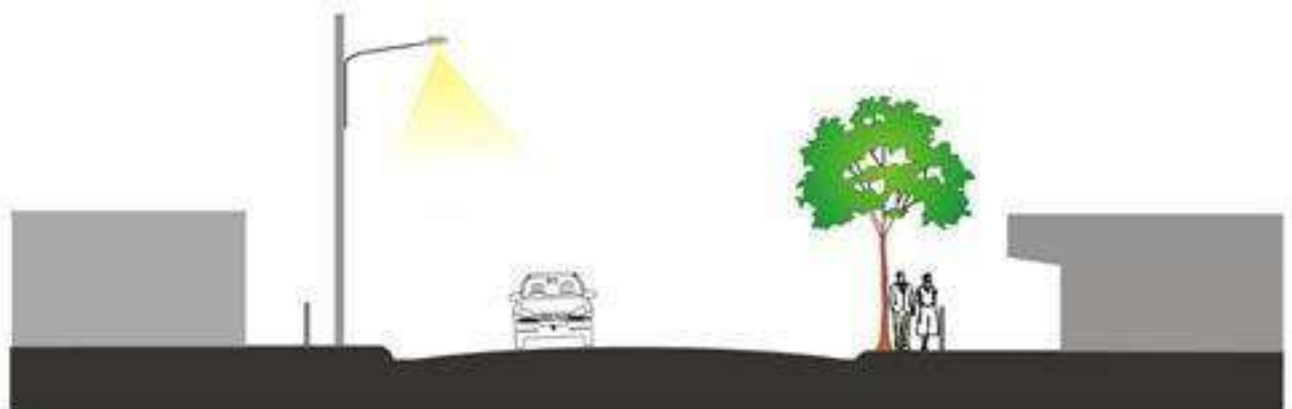
PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS

VIA COLETORA

Perfil mínimo



Planta Esquemática



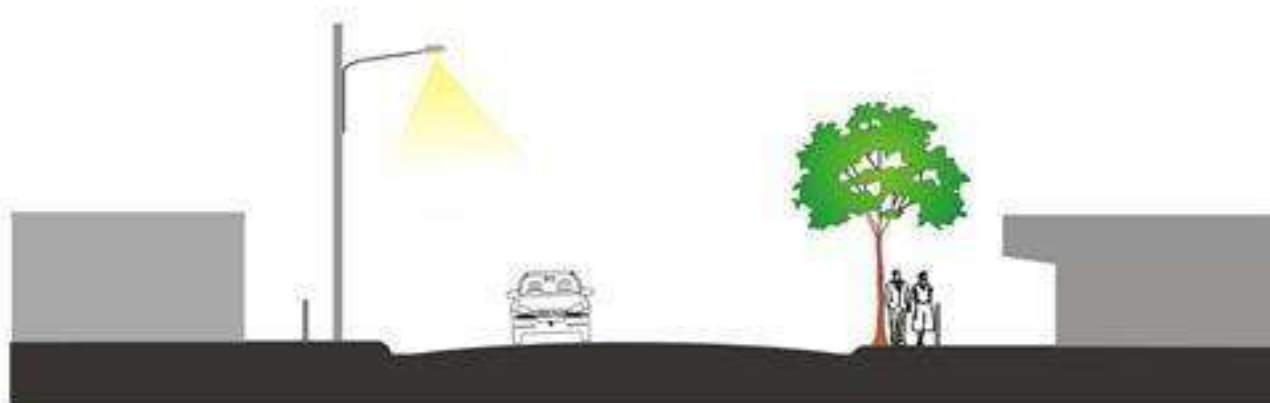
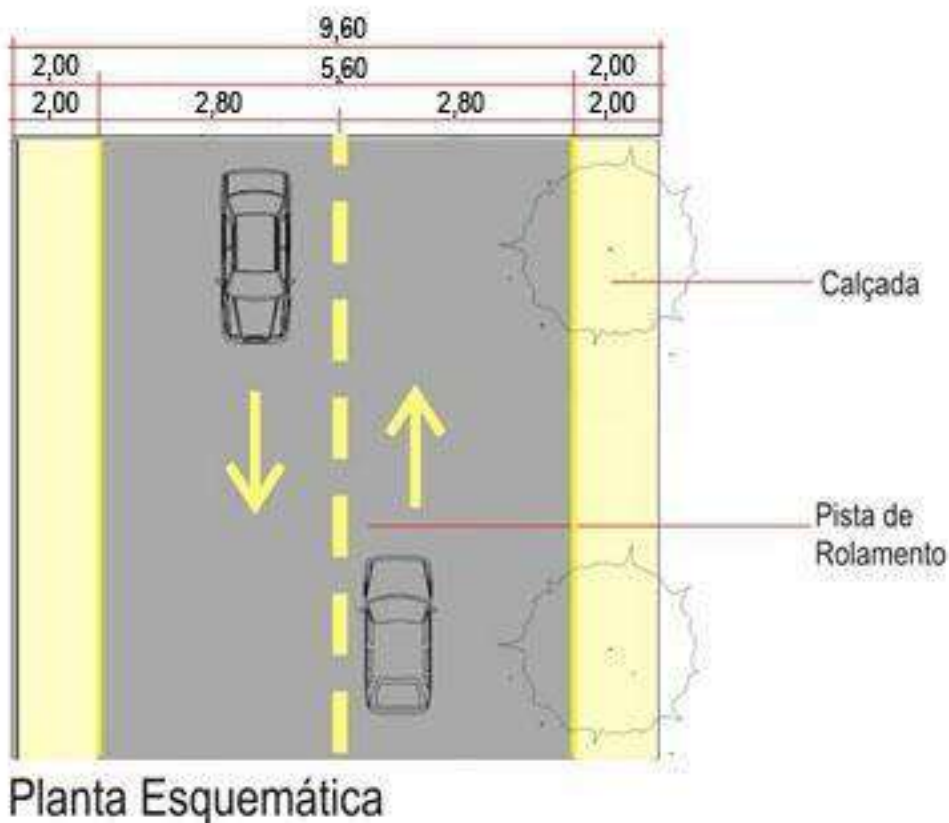
Obs.: O plantio de árvores deve sempre ocorrer nas calçadas opostas ao posteamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS

VIA LOCAL

Perfil mínimo

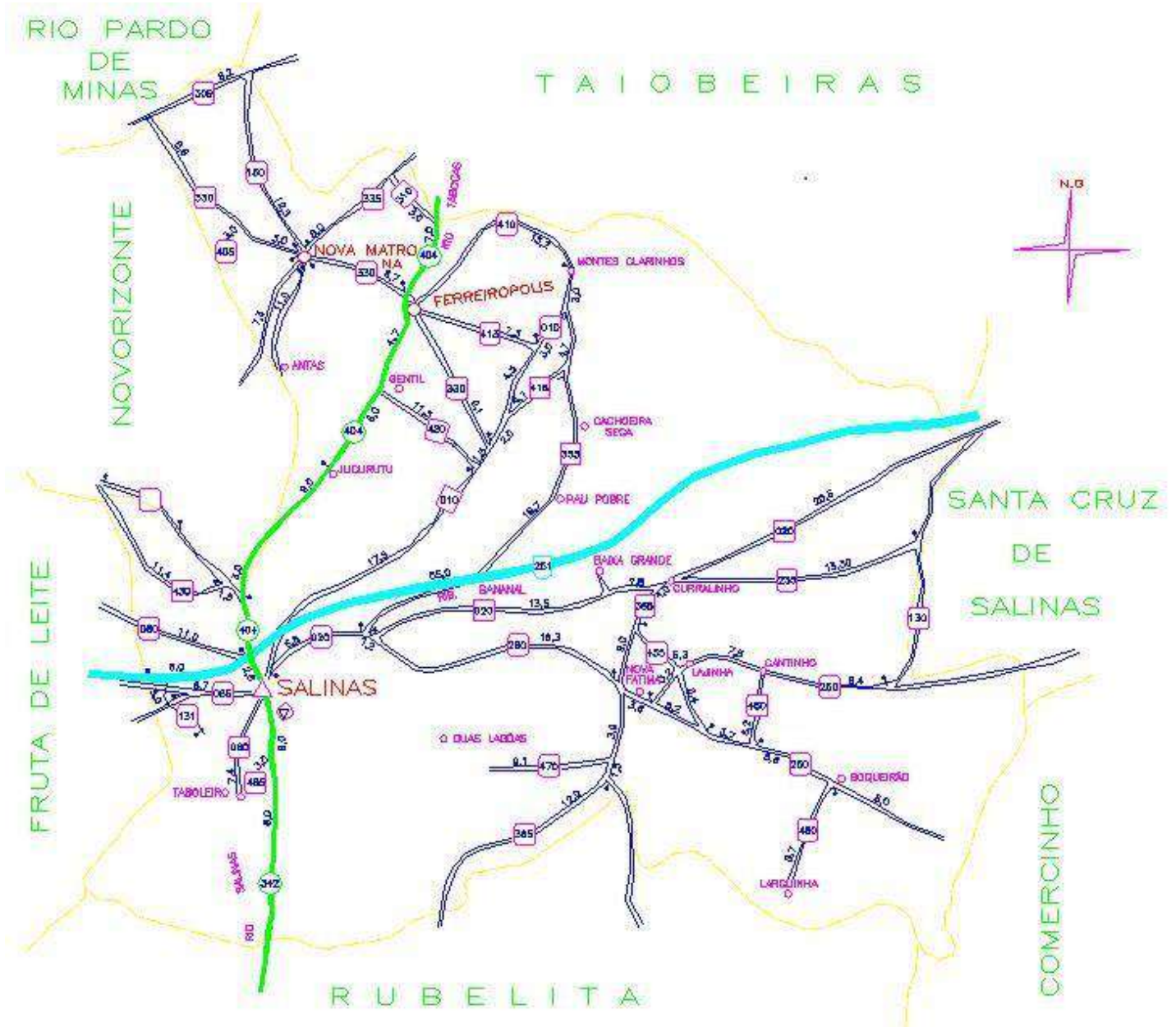


Obs.: O plantio de árvores deve sempre ocorrer nas calçadas opostas ao posteamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS

- Mapa de hierarquização do sistema viário municipal





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALINAS
ESTADO DE MINAS GERAIS**

- **Mapa de hierarquização do sistema viário urbano**

