



MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO

PUBLICADA NO DIO/ES  
EM, 17/5/2024

LEI Nº 5.990, DE 14 DE MAIO DE 2024

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE DA SERRA, ESTABELECENDO OS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODOS DE TRANSPORTE E PARA A MELHORIA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DAS PESSOAS E CARGAS NO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

**O PREFEITO MUNICIPAL DA SERRA, ESTADO DO ESPÍRITO SANTO** Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**FUNDAMENTOS E PRINCÍPIOS DO PLANO DE MOBILIDADE**

Art. 1º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Serra (PMUS) é o principal instrumento da Política de Mobilidade, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo território da Serra.

Parágrafo único. O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

Art. 2º Este Plano de Mobilidade está fundamentado nos princípios e diretrizes da Constituição Brasileira, da Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), da Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), da Lei Complementar nº 872 de 07 de dezembro de 2017 (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória) e da Lei Orgânica e do Plano Diretor Sustentável do Município da Serra.

Art. 3º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Serra (PMUS) segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município por meio dos seguintes princípios:

I - a estruturação da mobilidade urbana;

II - a mobilidade urbana sustentável;

III - a acessibilidade universal;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

IV - a equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;

V - a justiça social na mobilidade urbana, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;

VI - a priorização no transporte público coletivo sobre o transporte individual;

VII - a estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços;

VIII - a gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 4º São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Serra (PMUS):

I - promover o desenvolvimento sustentável com a redução da emissão de poluentes;

II - melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades de pessoas e riquezas, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor Municipal Sustentável, integrado à abrangência metropolitana;

III - promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana, nos termos da legislação aplicável;

IV - priorizar a utilização de modos não motorizados, implementando a infraestrutura adequada;

V - estimular a criação de sistema intermodal de transportes, incluindo os transportes rodoviário, aquaviário, ferroviário, aeroviário, não motorizados e outros modos alternativos;

VI - ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade operacional, e planejamento da circulação do sistema;

VII - desenvolver programas de educação no trânsito, priorização do transporte coletivo e não-motorizado, implantação e adequação de vias de pedestres acessíveis promovendo-os junto às escolas, instituições esportivas e entidades privadas, aperfeiçoando o padrão de comportamento dos usuários dos sistemas de circulação visando a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

VIII - estimular a implantação de polos geradores de tráfego de abrangência regional e extra regional em áreas com menores impactos nos fluxos municipais;

IX - controlar e manter atualizado o Plano Viário do município e suas intervenções e projetos;

X - definir parâmetros para a construção de travessias de pedestres em áreas com acesso constante de veículos, como postos de gasolina, dentre outros;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

XI - manter atualizada a orientação de tráfego, em todo o Município, de forma a maximizar a utilização do sistema viário;

XII - estimular a implantação de medidas moderadoras de tráfego, tais como faixa elevada de pedestre, estreitamento de vias, chicanas, dentre outros.

Art. 5º As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, referem-se:

I - ao transporte não motorizado, para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana e tração animal e acessibilidade universal;

II - ao transporte motorizado, com propostas para o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual;

III - ao transporte de bens, mercadorias e serviços compreendendo a logística para as cargas e serviços;

IV - à infraestrutura, abrangendo o sistema viário, equipamentos de controle, a sinalização viária, os padrões de operação de trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

V - à gestão, propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais;

VI - à participação da sociedade;

VII - à segurança no trânsito, reduzindo o limite legal de velocidade, desestimulando o acesso a garagens e postos de combustíveis nas esquinas, restringindo o uso do solo em áreas mais adensadas, implantando vias com acesso restrito e reduzindo conversões em cruzamentos.

Art. 6º Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas a serem adotados, dentre outros, serão:

I - a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - a incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando-se a aplicação exclusiva da receita em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado;

III - a dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;

IV - o estabelecimento da política de controle de estacionamentos;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

V - o controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI - a priorização de obras associadas à implantação do plano viário municipal;

VII - a fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

VIII - a priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para melhoria da circulação de pedestres, incluindo a identificação de vias exclusivas de pedestres;

IX - a definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

X - o estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Espírito Santo e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade, visando a desoneração dos insumos pertinentes;

XI - a aplicação dos Instrumentos de Política de Desenvolvimento Urbano conforme regulamenta Lei específica.

**CAPÍTULO II**  
**SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**  
**Seção I**  
**Sistema de Transporte Não Motorizado**

Art. 7º O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - pedestres;

II - ciclistas;

III - veículos de propulsão humana;

IV - veículos de tração animal;

V - acessibilidade universal.

Art. 8º A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor Municipal Sustentável e demais legislações pertinentes, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

**Art. 9º** A circulação dos ciclistas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal mediante a implantação do plano cicloviário, constante do Anexo 02, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias e ciclofaixas, com a sua estruturação com bicicletários e paraciclos, bem como a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

**Parágrafo único.** A circulação de bicicletas elétricas seguirá a regulamentação de normas pertinentes tais como a Resolução nº 455/2013, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), e suas atualizações.

**Art. 10.** Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial para o veículo de carga por propulsão humana no transporte não motorizado, com a promoção de ações disciplinadoras, adequando o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público.

**Art. 11.** Fica estabelecido que a circulação de veículo de carga por tração animal atenderá ao disposto na legislação vigente.

**Art. 12.** Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

**Subseção I  
Dos Passeios Públicos**

**Art. 13.** Os logradouros dotados de sistema de drenagem e meio-fio devem obrigatoriamente atender os termos das normas aplicáveis e os seguintes princípios:

I - acessibilidade e continuidade de rotas: garantir rotas acessíveis, contínuas e integradas por conexões e destinos;

II - harmonia: garantia de desenho adequado à geometria do sistema viário, que privilegie o trânsito de pedestres e, quando autorizado, de ciclistas, observando aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno;

III - meio ambiente: presença de arborização e permeabilidade do solo com espécies adequadas de árvores e gramíneas nas faixas de serviço;

IV - qualidade: atendimento às normas técnicas, resoluções e decretos vigentes relacionados à qualidade do caminhar, da execução e manutenção, e dos materiais utilizados;



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

V - segurança: calçadas, passeios e travessias sinalizadas e livres de riscos de acidentes, com mínima interferência, na faixa antiderrapante de percurso seguro e travessias, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, arborização, entre outros.

Art. 14. Os passeios públicos serão compostos por faixa de percurso seguro e, quando couber, de faixa de serviço e deverão obedecer às normas técnicas e legais pertinentes:

I - a largura mínima da calçada para novas vias e/ou loteamentos será definida considerando a hierarquia viária:

- a) via arterial: 5,00m (cinco metros);
- b) via coletora: 4,00 (quatro metros);
- c) via local: 3,00 (três metros).

Parágrafo único. Em casos específicos, mediante justificativa técnica, o órgão responsável pela mobilidade urbana poderá analisar a possibilidade de alteração da largura do passeio.

Art. 15. O rebaixo de meio-fio, destinado ao acesso de veículos aos lotes e terrenos, não poderá interferir no nivelamento da faixa de percurso seguro.

Art. 16. O poder público poderá propor formas de incentivar a padronização dos passeios públicos e a construir e recuperá-los.

**Subseção II  
Do Projeto Cicloviário**

Art. 17. O Poder Público Municipal levará em consideração o Sistema Cicloviário proposto nesta Lei, constante do Anexo 02, quando das realizações de intervenções viárias.

Art. 18. Ficam definidos três tipos de faixas cicláveis:

- I - ciclovia;
- II - ciclofaixa;
- III - faixa compartilhada.

Parágrafo único. Compete ao órgão responsável pela mobilidade do município, indicar para cada via, o melhor tipo de faixa ciclável a ser implantada.

Art. 19. Será exigida instalação de paraciclos instalados no afastamento frontal para os seguintes empreendimentos:



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

I - institucionais públicos;

II - agências bancárias;

III - residenciais multifamiliares com 40 unidades habitacionais ou mais.

Parágrafo único. O órgão responsável pela mobilidade regulamentará sobre as diretrizes de instalação dos paraciclos.

Art. 20. O estacionamento de bicicletas poderá ocupar a área correspondente ao afastamento das edificações.

Art. 21. A largura mínima para ciclovias e ciclofaixas de sentido único será de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e para sentido duplo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Parágrafo único. As larguras mínimas poderão ser alteradas após manifestação do órgão responsável pela mobilidade urbana, com avaliação de critérios técnicos.

**CAPÍTULO III**  
**SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO**

Art. 22. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - transporte público coletivo;

II - transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública;

III - transporte escolar;

IV - transporte por fretamento;

V - transporte individual;

VI - transporte de cargas;

VII - transporte aquaviário, ferroviário, aeroviário e outros modos alternativos.

Art. 23. Os corredores de Transporte Público Coletivo com utilização de faixas ou pistas exclusivas estão definidos no Anexo 03.

Art. 24. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, sendo obrigatório o uso de taxímetro anualmente auferido pelo órgão metrológico competente e será regulamentado pelo Código de Posturas Municipal.



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

Art. 25. O transporte escolar terá suas condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos por intermédio de normatização específica.

Art. 26. O transporte de cargas terá limitações de circulação e horário interpostas pelas condições operacionais da malha viária municipal e pelo adensamento urbano.

§ 1º Ficam definidos os corredores prioritários do transporte de cargas no Anexo 04;

§ 2º O poder público regulamentará os horários de circulação de cargas por meio de ato do executivo.

Art. 27. Demais modos de transporte motorizados serão regulamentados por órgão competente, mediante instrumento legal específico.

**CAPÍTULO IV**  
**SISTEMA DA INFRAESTRUTURA**  
**Seção I**  
**Terminais**

Art. 28. O Poder Executivo Municipal será o responsável por estabelecer diretrizes e políticas públicas que estimulem os diferentes modais de transporte e deve investir na infraestrutura de terminais aquaviários, aeroviários, rodoviários, ferroviários e cicloviários de forma a viabilizar a utilização integrada, com o uso de tecnologias, priorizando aqueles não motorizados e que optimizem a qualidade e sustentabilidade da mobilidade urbana.

**Seção II**  
**Sistema Viário**

Art. 29. Entende-se por Sistema Viário a rede destinada:

I - ao deslocamento de pessoas e bens, que abrange as vias destinadas à circulação de pedestres e à circulação de ciclistas e outros meios de transporte não motorizados;

II - à circulação de veículos automotores para transporte coletivo;

III - à circulação de veículos de carga;

IV - à circulação de veículos automotores para transporte individual;

V - às áreas de estacionamentos e aos pontos de parada para o transporte coletivo.

Art. 30. O Poder Executivo Municipal é o responsável pelo planejamento e disciplinamento do sistema viário, de acordo com o estabelecido nesta Lei, seguindo o preconizado no Código de Trânsito Brasileiro, compatibilizado com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

Região Metropolitana da Grande Vitória (PDUI - RMGV) e Plano Diretor Municipal Sustentável, especialmente com relação às seguintes diretrizes:

I - hierarquização do sistema viário classificando as vias segundo sua função, considerando os deslocamentos urbanos, rurais e intermunicipais de forma equilibrada, o tráfego predominante e as características de articulação nas diferentes escalas urbanas, promovendo a acessibilidade em diferentes níveis;

II - tratamento das vias segundo a hierarquia viária estabelecida, com adequação da configuração física, conforme dinâmica do uso e ocupação do solo e dos volumes de tráfego, dotando-as de equipamentos de controle de operação, segurança e sinalização viária;

III - Monitoramento e tratamento de pontos críticos, melhorando a segurança e reduzindo os acidentes.

**Subseção I**  
**Hierarquia das Vias**

Art. 31. Fica definido o sistema hierárquico de vias urbanas no Anexo 01 estabelecendo as condições adequadas para a malha viária de forma a otimizar a rede de transportes e os deslocamentos urbano e rural.

Parágrafo único. Para os fins do disposto no *caput* deste artigo, as vias serão categorizadas da seguinte forma:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovia;
- b) estrada.

Art. 32. A classificação funcional das novas vias será estabelecida por Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal, após manifestação do órgão responsável pela mobilidade.

**Subseção II**

Rua Maestro Antônio Cícero, nº 111, Centro - Serra/ES – CEP: 29176-100  
e-mail: [gab.prefeito@serra.es.gov.br](mailto:gab.prefeito@serra.es.gov.br)



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**  
**Plano Viário**

Art. 33. O Plano Viário da Serra é um projeto que visa implantar, ampliar e qualificar a infraestrutura viária, contemplando áreas urbanas e rurais e procurando alcançar uma cidade mais sustentável e de proporções metropolitanas e é composto pelas intervenções viárias.

Art. 34. As intervenções viárias são ações sobre o sistema viário de planejamento e execução, de maneira articulada e integrada com o PDUI e o Plano Diretor Municipal Sustentável, que cria ou altera as características físicas e operacionais de vias planejadas ou existentes com a finalidade de modernizar, compatibilizar e adequar a geometria ou a operação aos fluxos de pessoas e de produtos e mercadorias, de tal forma a garantir a qualidade de vida, a melhoria dos níveis de serviços operacionais, a competitividade econômica, o estímulo de modais não motorizados e de transporte coletivo e a integração dos diversos modais.

Art. 35. As áreas destinadas à implantação de projetos do Plano Viário se sobrepõem às demais zonas de uso definidas pelo Plano Diretor Municipal Sustentável, visando a dinamização econômica, social, ambiental e de mobilidade urbana.

Parágrafo único. O Plano Viário consta no anexo 07 e as intervenções viárias estão definidas nos anexos 07-01 a 07-74.

Art. 36. A aprovação do uso e ocupação em áreas inseridas sobre o Plano Viário deverá ser submetida à análise do setor responsável pela mobilidade urbana do município.

§ 1º O Plano Viário apresenta como objetivos principais:

I - implantar projetos que visam melhorar a mobilidade urbana;

II - estimular a dinamização econômica, social ou ambiental mediante a promoção da circulação viária planejada;

III - prover infraestrutura adequada para o transporte coletivo, de cargas e/ou para os modais não motorizados.

§ 2º Os índices urbanísticos aplicáveis na faixa do Plano Viário, sobreposta sobre o zoneamento limítrofe serão:

a) taxa de Ocupação Máxima: 50% (cinquenta por cento);

b) gabarito: limitado a 2 pavimentos ou pela interferência em cones aeroviários, o que for menor;

c) uso residencial;

d) os demais índices urbanísticos serão aqueles definidos no zoneamento sobreposto.



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

§ 3º O Plano Viário e suas intervenções viárias poderão ser alterados conforme atualização dos projetos viários, facultada a manifestação da Comissão Municipal de Avaliação de Impacto de Vizinhança (CMAIV), a critério do órgão responsável pela mobilidade urbana.

§ 4º Nas intervenções viárias ainda não detalhadas, em especial quando da existência de edificações laterais ou terrenos muito acidentados, será avaliado melhor traçado pelo órgão responsável pela mobilidade urbana.

§ 5º A área do projeto viário poderá ser desmembrada e doada ao município com a finalidade de implantar a intervenção viária proposta.

§ 6º Poderá ser acrescido à área computável da edificação o resultado do cálculo do triplo do coeficiente de aproveitamento multiplicado pela área doada.

§ 7º Em caso de doação de área para implantação de projetos viários que compõem os anexos deste Plano, os índices urbanísticos impactados pela área doada poderão ser alterados.

**Art. 37.** Os projetos viários, que compõem os anexos descritos no artigo 35, poderão ser alterados, sendo permitidas novas inclusões por meio de Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal, mediante estudos prévios, após análise e parecer do órgão competente pela mobilidade urbana.

**Art. 38.** Nas áreas inseridas no Plano Viário poderá ser utilizado o direito de preempção, transferência do direito de construir, operação urbana consorciada, e outorga cederosa do direito de construir e demais instrumentos de política urbana, por intermédio de parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana.

**Subseção III**  
**Estacionamento**

**Art. 39.** O estacionamento é um componente da infraestrutura urbana e será regulamentado pelo Poder Público Municipal, sendo que:

I - o estacionamento privativo deverá obedecer o disposto no Plano Diretor Municipal Sustentável;

II - o estacionamento rotativo em espaços públicos poderá ser implantado por intermédio de concessão, devendo observar o disposto em contrato específico;

III - o estacionamento dos diversos tipos de modais poderá estimular sua integração.

**Art. 40.** Deverá ser aprovado por órgão competente com atenção ao disposto em legislação e normas pertinentes:

I - o estacionamento destinado a carga e descarga em via pública;

II - o estacionamento destinado à pessoa com deficiência e ao idoso em via pública;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

III - a vaga de embarque e desembarque em via pública.

§ 1º A dimensão mínima da vaga destinada ao estacionamento de veículos para pessoa com deficiência e idoso será conforme normas e legislações vigentes.

§ 2º Poderão ser disponibilizadas vagas especiais com uso não especificado anteriormente.

Art. 41. Os empreendimentos devem ser dotados de área de acumulação de veículos, de carga e descarga, de embarque e desembarque e manobras no interior do terreno, não sendo permitida a utilização da via pública para estes fins, em especial manobras de ré.

Art. 42. Os acessos aos estacionamentos deverão ter rebaixamento de meio fio com extensão máxima de 7,00 m (sete metros) e seu somatório não poderá exceder a 50% da testada do imóvel.

Art. 43. Todo empreendimento que demandar oferta de 10 vagas ou mais de veículos leves ou 3 vagas ou mais de veículos de carga ou transporte coletivo deverá possuir recuo de portaria com dimensão suficiente para acomodar na totalidade o maior veículo que o acessa.

Art. 44. Em empreendimentos com testada superior a 15 m (quinze metros) as vagas de estacionamento destinadas a embarque/desembarque deverão estar localizadas na parte frontal do empreendimento, com circulação em tipo porte-cochère, e poderão ocupar o afastamento.

Art. 45. Os empreendimentos destinados às atividades de logística ou indústria, com demanda de 5 vagas ou mais para veículos de carga, deverão localizar 20% dessas vagas em boiçú externo.

Art. 46. As vagas de estacionamento de visitantes deverão ter movimentação livre e estar localizadas antes do dispositivo de controle de acesso ao estacionamento do empreendimento.

Art. 47. A flexibilização do disposto nos artigos 43 a 46 poderá ser autorizada pelo órgão responsável pela mobilidade urbana.

Art. 48. As especificações para implantação de acesso em posto de combustível estão definidas no Anexo 06 desta Lei.

**Subseção IV**  
**Equipamentos de Controle da Circulação Viária**

Art. 49. Os equipamentos de controle da circulação viária são identificados como:

I - sinalização viária;

II - controle do sistema operacional de circulação viária;

III - controle de segurança.



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

**Seção III**  
**Mobiliário Urbano**

Art. 50. O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pelo Poder Executivo Municipal, segundo padrões instituídos, sendo classificados como de uso direto do cidadão, ou seja, aqueles sem a necessidade de prestadores de serviço, como lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados ou como de usufruto indireto do cidadão, ou seja, aqueles que necessitam de operadores para concretizar a prestação do serviço público, desde que não interfiram na livre circulação de pedestres, concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município em prestar um serviço específico, dentro das condicionantes previstas na legislação em vigor.

**CAPÍTULO V**  
**POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**

Art. 51. Os Polos Geradores de Tráfego (PGTs) são caracterizados como empreendimentos que promovem a atração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes.

Art. 52. Ficam definidos como polos geradores de tráfego os empreendimentos listados a seguir:

I - instituições de ensino infantil tipo creche, pré-escola e ensino fundamental localizadas em vias arteriais;

II - edificações não residenciais de Grau de Impacto Grupo 01, 02 e 03 localizadas fora de loteamentos que tiveram EIV aprovado ou nos loteamentos CIVIT I e CIVIT II, com área total computável igual ou superior a 7.000 m<sup>2</sup> (sete mil metros quadrados) e inferior a 30.000m<sup>2</sup> (trinta mil metros quadrados);

III - outras atividades não relacionadas neste artigo poderão ser enquadradas Polo Gerador de Tráfego (PGT), a critério do órgão responsável pela mobilidade urbana, por meio de ato do executivo municipal.

Art. 53. A aprovação e/ou implantação de PGT fica sujeita à análise e aprovação de estudos de tráfego pelo órgão responsável pela mobilidade urbana que avaliará pelo menos os seguintes critérios:

a) geração de tráfego pesado: operação ou atração de veículos pesados como ônibus, caminhões, carretas, máquinas ou similares que apresentem lentidão de manobra com ou sem utilização de cargas;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

- b) geração de tráfego intenso: atividades que atraem intenso número de pessoas em razão do porte do estabelecimento, da concentração de pessoas ou veículos gerando grande número de vagas de estacionamento, acesso, fila, demanda de faixa de aceleração e desaceleração, embarque e desembarque;
- c) os impactos no sistema viário, de circulação de pedestres, de transportes coletivos e de estacionamentos;
- d) as interferências no tráfego de veículos, de bicicletas e de pedestres.

Art. 54. Instrumento municipal definirá os critérios específicos de classificação e análises necessárias para avaliação e medidas de mitigação dos impactos no sistema viário.

Art. 55. Os empreendimentos já construídos ou em construção, que foram aprovados e que demandem alteração de uso ou aprovação de projeto modificativo com acréscimo de área construída de até 30%, que se enquadrem como Polo Gerador de Tráfego, poderão ser dispensados da elaboração de estudos, a critério do órgão responsável pela mobilidade urbana.

Parágrafo único. Para análise da dispensa, o órgão responsável pela mobilidade urbana deverá avaliar o funcionamento e o potencial efetivo de impacto do empreendimento.

**CAPÍTULO VI**  
**POLOS DE IMPACTO SOBRE O TRÂNSITO**

Art. 56. Os polos de impacto sobre o trânsito são caracterizados como empreendimentos cujo funcionamento impacte na circulação viária do entorno, refletindo negativamente na fluidez no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes, e que não estão enquadrados em PGT.

Art. 57. Ficam definidos como polos de impacto sobre o trânsito os seguintes empreendimentos:

- I - que possuam vaga destinada à carga e descarga;
- II - instituições de ensino infantil tipo creche, pré-escola e ensino fundamental, exceto as localizadas em vias arteriais;
- III - posto de combustível;
- IV - ceremoniais e casas de eventos;
- V - qualquer empreendimento com 25 (vinte e cinco) vagas ou mais;
- VI - atividades desenvolvidas em áreas descobertas, de caráter permanente, tais como:
  - a) áreas para eventos;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

- b) pátios de armazenagem de contêineres ou quaisquer produtos que demandem transporte de carga como granitos, agregados e matérias primas para agricultura e indústria;
- c) estacionamento ou armazenamento de máquinas e equipamentos para produção agrícola ou industrial;
- d) estacionamento de embarcações, transporte coletivo, veículos de aluguel, dentre outros.

Art. 58. Serão analisados os acessos ao empreendimento, bem como necessidade de recuo, rebaixo de meio fio, embarque e desembarque, carga e descarga, faixas de aceleração e desaceleração, e outros aspectos que interfiram na mobilidade do entorno.

**CAPÍTULO VII**  
**SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA**

Art. 59. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social.

**Seção I**  
**Do Órgão Gestor, Fundo e Conselho Municipal de Mobilidade**

Art. 60. A gestão da mobilidade urbana do Município da Serra será realizada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente com apoio da Secretaria Municipal de Obras e da Secretaria Municipal de Defesa Social, ou os órgãos que vierem a substituí-los.

Art. 61. Fica instituído o Fundo Municipal de Mobilidade para receber e distribuir recursos financeiros destinados à implementação das propostas deste plano, em especial:

- I - a implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- II - a realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;
- III - a elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- IV - a instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional.

Art. 62. Cabe ao Fundo de Mobilidade receber recursos oriundos de:

- I - recursos próprios do município;
- II - transferências intergovernamentais;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

III - transferências de instituições privadas;

IV - transferências do exterior;

V - transferências de pessoas físicas;

VI - receitas provenientes da utilização de infraestrutura, bens e mercadorias públicas tais como edificações, equipamentos, mobiliário urbano e estacionamento;

VII - valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Estudos de Impactos, oriundos da implantação de polos geradores de tráfego;

VIII - contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;

IX - renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;

X - multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;

XI - doações, legados e outros recursos de pessoas físicas, jurídicas ou de organismos e entidades públicas ou privadas, nacionais ou internacionais;

XII - tributos, taxas e contribuições estabelecidas com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012);

XIII - recursos previstos no art.6, inciso II desta Lei;

XIV - outras receitas destinadas por Lei.

Art. 63. Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade que é a instância que propicia a participação e o controle da gestão do Fundo de Mobilidade Urbana, competindo-lhe especificamente:

I - estabelecer as diretrizes e os programas de alocação do Fundo Municipal de Mobilidade;

II - encaminhar e aprovar, anualmente, a proposta de orçamento do Fundo Municipal de Mobilidade e de seu plano de metas;

III - aprovar as contas do Fundo antes de seu envio aos órgãos de controle interno;

IV - dirimir dúvidas quanto à aplicação das diretrizes e normas relativas ao Fundo Municipal de Mobilidade nas matérias de sua competência;

V - definir normas, procedimentos e condições operacionais;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

VI - dar publicidade às decisões, análise das contas do Fundo Municipal de Mobilidade e pareceres emitidos, por meio de publicação em diário oficial e meio eletrônico, bem como disponibilizar a qualquer interessado para exame e extração de cópias.

Parágrafo único. O conselho deverá ter composição tripartite e ser formado por técnicos do poder público ligados à mobilidade urbana, operadores dos serviços e os usuários, regido por norma específica a ser publicada posteriormente.

**Seção II**  
**Mecanismos de Comunicação, Monitoramento e Avaliação da Mobilidade**

Art. 64. Os mecanismos de comunicação, no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, se darão por intermédio de sistema definido pelo Plano Diretor Municipal Sustentável.

Art. 65. O monitoramento da mobilidade deverá utilizar pesquisas, equipamentos e tecnologias disponíveis para subsidiar a elaboração e avaliação de propostas e dados pertinentes.

Art. 66. A avaliação da mobilidade urbana será, dentre outros, fruto da interposição dos dados da comunicação e do monitoramento, com criação e acompanhamento de indicadores de desempenho.

**CAPÍTULO VIII**  
**MODOS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**

Art. 67. Para a promoção da gestão democrática da mobilidade são instituídos os instrumentos de gestão participativa e de participação popular definidos pelo Plano Diretor Municipal Sustentável.

**CAPÍTULO IX**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 68. A revisão do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deverá acontecer, pelo menos, a cada 5 (cinco) anos.

Art. 69. São partes integrantes deste Plano:

I - Anexo 01: Hierarquia;

II - Anexo 02: Plano cicloviário;

III - Anexo 03: Corredores de transporte coletivo;

IV - Anexo 04: Corredores de transporte de carga;

V - Anexo 05: Seções viárias;



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

VI - Anexo 06: Acessos a postos de abastecimento;

VII - Anexo 06-02: Modelo 01;

VIII - Anexo 06-02: Modelo 02;

IX - Anexo 06-03: Modelo 03;

X - Anexo 06-04: Modelo 04;

XI - Anexo 06-05: Modelo 05;

XII - Anexo 06-06: Modelo 06;

XIII - Anexo 06-07: Modelo 07;

XIV - Anexo 06-08: Modelo 08;

XV - Anexo 06-09: Modelo 09;

XVI - Anexo 06-10: Modelo 10;

XVII - Anexo 06-11: Modelo 11;

XVIII - Anexo 06-12: Modelo 12;

XIX - Anexo 06-13: Classificação dos modelos;

XX - Anexo 07: Plano viário;

XXI - Anexo 07-01: Intervenção 01;

XXII - Anexo 07-02: Intervenção 02;

XXIII - Anexo 07-03: Intervenção 03;

XXIV - Anexo 07-04: Intervenção 04;

XXV - Anexo 07-05: Intervenção 05;

XXVI - Anexo 07-06: Intervenção 06;

XXVII - Anexo 07-07: Intervenção 07;



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

XXVIII - Anexo 07-08: Intervenção 08;

XXIX - Anexo 07-09: Intervenção 09;

XXX - Anexo 07-10: Intervenção 10;

XXXI - Anexo 07-11: Intervenção 11;

XXXII - Anexo 07-12: Intervenção 12;

XXXIII - Anexo 07-13: Intervenção 13;

XXXIV - Anexo 07-14: Intervenção 14;

XXXV - Anexo 07-15: Intervenção 15;

XXXVI - Anexo 07-16: Intervenção 16;

XXXVII - Anexo 07-17: Intervenção 17;

XXXVIII - Anexo 07-18: Intervenção 18;

XXXIX - Anexo 07-19: Intervenção 19;

XL - Anexo 07-20: Intervenção 20;

XLI - Anexo 07-21: Intervenção 21;

XLII - Anexo 07-22: Intervenção 22;

XLIII - Anexo 07-23: Intervenção 23;

XLIV - Anexo 07-24: Intervenção 24;

XLV - Anexo 07-25: Intervenção 25;

XLVI - Anexo 07-26: Intervenção 26;

XLVII - Anexo 07-27: Intervenção 27;

XLVIII - Anexo 07-28: Intervenção 28;

XLIX - Anexo 07-29: Intervenção 29;

L - Anexo 07-30: Intervenção 30;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

LI - Anexo 07-31: Intervenção 31;

LII - Anexo 07-32: Intervenção 32;

LIII - Anexo 07-33: Intervenção 33;

LIV - Anexo 07-34: Intervenção 34;

LV - Anexo 07-35: Intervenção 35;

LVI - Anexo 07-36: Intervenção 36;

LVII - Anexo 07-37: Intervenção 37;

LVIII - Anexo 07-38: Intervenção 38;

LIX - Anexo 07-39: Intervenção 39;

LX - Anexo 07-40: Intervenção 40;

LXI - Anexo 07-41: Intervenção 41;

LXII - Anexo 07-42: Intervenção 42;

LXIII - Anexo 07-43: Intervenção 43;

LXIV - Anexo 07-44: Intervenção 44;

LXV - Anexo 07-45: Intervenção 45;

LXVI - Anexo 07-46: Intervenção 46;

LXVII - Anexo 07-47: Intervenção 47;

LXVIII - Anexo 07-48: Intervenção 48;

LXIX - Anexo 07-49: Intervenção 49;

LXX - Anexo 07-50: Intervenção 50;

LXXI - Anexo 07-51: Intervenção 51;

LXXII - Anexo 07-52: Intervenção 52;



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

LXXIII - Anexo 07-53: Intervenção 53;

LXXIV - Anexo 07-54: Intervenção 54;

LXXV - Anexo 07-55: Intervenção 55;

LXXVI - Anexo 07-56: Intervenção 56;

LXXVII - Anexo 07-57: Intervenção 57;

LXXVIII - Anexo 07-58: Intervenção 58;

LXXIX - Anexo 07-59: Intervenção 59;

LXXX - Anexo 07-60: Intervenção 60;

LXXXI - Anexo 07-61: Intervenção 61;

LXXXII - Anexo 07-62: Intervenção 62;

LXXXIII - Anexo 07-63: Intervenção 63;

LXXXIV - Anexo 07-64: Intervenção 64;

LXXXV - Anexo 07-65: Intervenção 65;

LXXXVI - Anexo 07-66: Intervenção 66;

LXXXVII - Anexo 07-67: Intervenção 67;

LXXXVIII - Anexo 07-68: Intervenção 68;

LXXXIX - Anexo 07-69: Intervenção 69;

XC - Anexo 07-70: Intervenção 70;

XCI - Anexo 07-71: Intervenção 71;

XCII - Anexo 07-72: Intervenção 72;

XCIII - Anexo 07-73: Intervenção 73;

XCIV - Anexo 07-74: Intervenção 74;

XCV - Anexo 07-75: Intervenção 75.



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

Art. 70. As determinações desta Lei não substituem e nem isentam de obediência às normas Federais, Estaduais e Municipais no que implicar à mobilidade, acessibilidade e questões viárias e de trânsito.

Art. 71. Ficam revogadas as disposições em contrário constantes nas leis municipais, em especial a Lei nº 3.820, de 11 de janeiro de 2012.

Art. 72. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Municipal em Serra, 14 de maio de 2024.

ANTONIO SERGIO Assinado de forma digital  
ALVES por ANTONIO SERGIO  
VIDIGAL:5254981 VIDIGAL:52549810759  
0759 Dados: 2024.05.14  
16:36:18 -03'00'

**ANTÔNIO SERGIO ALVES VIDIGAL**  
Prefeito Municipal



**MUNICÍPIO DA SERRA  
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
GABINETE DO PREFEITO**

**GLOSSÁRIO**

**CICLOFAIXA:** as vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas, contígua às vias de circulação de veículos ou pedestres, sem mudança de nível ou barreira física rígida, devendo estar claramente sinalizadas e delimitadas.

**CICLOVIA:** vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas, protegidas por barreiras físicas rígidas, caracterizadas por desniveis em relação às vias laterais ou separação por meio de outros elementos.

**CONTROLE DO SISTEMA OPERACIONAL DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA:** dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento, gerenciamento e monitoramento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade, tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão, sistema de controle de semáforos, estacionamento rotativo e leitor automático de placas, bem como a utilização e equipamentos e softwares para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional.

**ESTRADA RURAL:** via rural não pavimentada.

**FAIXA COMPARTILHADA:** faixas de utilização mista para meios de transporte não motorizados podendo ser compartilhada de forma integral - uso misto contínuo ou por horários pré-determinados.

**PARACICLO:** é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por um período de curta e média duração, em espaço público, equipado com dispositivos para acomodação das mesmas, classificados como parte do mobiliário urbano.

**POLO GERADOR DE TRÁFEGO:** empreendimento que atrai ou produz grande número de viagens gerando impacto na circulação viária.

**RODOVIA RURAL:** via rural pavimentada.

**SINALIZAÇÃO VIÁRIA:** conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**TRANSPORTE DE CARGAS:** veículo utilizado para transporte de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de coleta de lixo, de construção, entre outros, dentro do Município de Serra.

**TRANSPORTE ESCOLAR:** poderá ser público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre



**MUNICÍPIO DA SERRA**  
**ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**  
**GABINETE DO PREFEITO**

suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

**TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO:** veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de deslocamento ou transporte de alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

**TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS DE UTILIDADE PÚBLICA:** será conferido às operadoras de tecnologia de transporte, sendo regulamentado por legislação pertinente.

**TRANSPORTE POR FRETAMENTO:** é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Público Municipal podendo ser operado por empresa privada, e conveniado ou delegado a órgão gestor metropolitano.

**VIA ARTERIAL:** via de estruturação do sistema viário, ligação entre bairros e polos geradores de tráfego, com trânsito predominantemente de passagem, com a circulação de linhas de transporte coletivo, permitido para todos os tipos de veículo.

**VIA COLETORA:** é a via que coleta e distribui o trânsito nos bairros, alimenta as vias arteriais, com a circulação de linhas de transporte coletivo, com trânsito de passagem e local, permitido para todos os tipos de veículos.

**VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO:** aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**VIA LOCAL:** é a via de circulação do trânsito local e acesso às áreas lindeiras ou restritas, com trânsito predominantemente local, permitido para todos os tipos de veículos, exceto os veículos pesados.