

## MINUTA

### PROJETO DE LEI Nº XXX, DE XX DE XXXXXXXXXXXX DE 2023

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de CHARQUEADAS - PLANMOB, e dá outras providências.

RICARDO VARGAS, PREFEITO MUNICIPAL DE CHARQUEADAS, FAZ SABER, EM CUMPRIMENTO AO DISPOSTO NO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, QUE A CÂMARA DE VEREADORES APROVOU E EU SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

#### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o PLANMOB - Plano Municipal de Mobilidade Urbana de CHARQUEADAS, como instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas, no âmbito urbano, rural e conexões regionais, em consonância com o estabelecido na Lei Federal 12.587/12, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º O PLANMOB é instrumentalizado pelas diretrizes políticas que constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana estabelecidas na presente Lei.

§ 2º O PLANMOB se constitui em um plano setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com a Lei Complementar, que Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado ou apresentação de credencial de gratuidade, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias; e

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Art. 3º Integram a presente Lei como parte indissociável os seguintes anexos:

I - Anexo I: Diretrizes para a infraestrutura de mobilidade;

II - Anexo II: Composição das vias conforme classificação hierárquica e prazos de implantação;

III - Anexo III: Atributos físicos e funcionais das redes de mobilidade.

## Capítulo II

### DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - SMMU

Art. 4º Fica criado o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana - SMMU como o processo continuado, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da mobilidade urbana no âmbito urbano e relações regionais.

Parágrafo único. O SMMU é composto pelo conjunto coordenado de elementos e relações necessários para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do Município, com vista ao atendimento dos objetivos, princípios e diretrizes contidos na presente Lei.

Art. 5º São objetivos do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - instituir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenção na infraestrutura, nos modos e nos serviços de transporte;

II - garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria da qualidade de vida;

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.

Art. 6º Constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana - SMMU os seguintes elementos principais:

I - A infraestrutura viária existente e projetada;

- II - A configuração funcional das redes de mobilidade urbana;
- III - Os serviços de Transporte Público;
- IV - A base legal e normativa;
- V - Os instrumentos de gestão e planeamento; e
- VI - A participação Democrática.

## Seção I DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Art. 7º A infraestrutura viária consiste na base física que sustenta as condições e regras de circulação de pessoas e veículos no ambiente urbano, obedecidas as normas estabelecidas pela legislação.

Parágrafo único. Constituem a infraestrutura viária as rodovias, estradas vicinais, arruamentos urbanos de carácter arterial, coletor e local, viadutos, pontes e demais elementos destinados a circulação de veículos, ciclistas e pedestres, considerando o sistema viário existentes e as diretrizes de expansão.

Art. 8º São objetivos da infraestrutura viária:

- I - Atuar como elemento de estruturação do espaço urbano, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego e a sua inserção no espaço urbano;
- II - Prover ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- III - Prover espaços para a circulação de pedestres e incrementar a qualidade das calçadas e prover ambientes seguros para a travessia das vias de tráfego motorizado, bem como acessibilidade universal em vias com alta demanda; e
- IV - Servir de base para a configuração dos lotes urbanos no processo de parcelamento do solo.

Art. 9º A infraestrutura urbana de mobilidade é composta pelos seguintes elementos principais:

- I - O leito carroçável das vias destinadas a circulação motorizada devidamente hierarquizado;
- II - As faixas destinadas a circulação de ciclistas na forma de ciclovias, ciclofaixas ou espaços cicláveis;
- III - Os passeios públicos e vias destinados a circulação exclusiva de pedestres;
- IV - Os espaços destinados aos estacionamento;
- V - Os canteiros centrais que dividem as faixas de tráfego;
- VI - Os dispositivos de acessibilidade universal;
- VII - Os terminais, estações e demais conexões;
- VIII - Os pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- IX - Os elementos de sinalização viária e de trânsito; e
- X - Os instrumentos de controle, fiscalização e gestão.

## Subseção I Das Diretrizes Viárias

Art. 10. Diretrizes Viárias são propostas de intervenções no sistema viário envolvendo a abertura de novas vias ou obras/ações de reconfiguração de vias existentes.

Art. 11. São objetivos das Diretrizes Viárias:

I - Aumento da acessibilidade e fluidez do trânsito,

II - Provisionamento de infraestrutura viária no processo de crescimento urbano e expansão da frota veicular;

III - Diminuição da fragmentação do tecido urbano e permitindo melhor circulação e irrigação das diferentes partes da cidade; e

IV - Orientação do arruamento estruturante no processo de parcelamento do solo em zonas de expansão urbana.

Art. 12. As Diretrizes Viárias se constituem em gravames de áreas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e seus gabaritos propostos incidem sobre os lotes/glebas urbanas com a criação de áreas não edificáveis

Parágrafo único. Em decorrência da intervenção viária prevista, os gravames de áreas apresentam as seguintes abrangências:

I - Incidência de recuos viários sobre os lotes lindeiros nas vias existentes em que, para melhor acomodação dos fluxos de tráfego, forem configuradas necessidades de alargamentos viários;

II - Configuração de áreas não edificáveis nos lotes/glebas nas quais forem projetadas complementações/continuidades viárias com abertura de vias para conexões viárias; e

III - Configuração de diretrizes viárias estruturantes para a macro estruturação urbana no processo de parcelamento do solo na ocupação de novas glebas.

Art. 13. As Diretrizes Viárias e suas representações espaciais descritas no Anexo I.

## Subseção I Da classificação hierárquica das vias

Art. 14. As vias que compõe a malha viária do Município são classificadas de acordo com sua posição estratégica no espaço urbano, sua capacidade de circulação e volumes de tráfego apresentados.

Art. 15. A malha viária hierarquizada do Município deverá dar suporte aos modos motorizados e não motorizados de forma equânime.

Parágrafo único. A equidade referida no caput será obtida mediante a correta e necessária provisão de espaço para a circulação motorizada, segregação de parte do sistema viário para a circulação de ciclistas na forma de ciclovias e ciclofaixas e mediante a correto e necessário dimensionamento dos passeios públicos.

## Seção II DAS REDES FUNCIONAIS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 16. As Redes funcionais de mobilidade urbana consistem na organização espacial e hierárquica da malha viária para dar suporte preferencial os diferentes modos de transporte, de acordo com a demanda e a distribuição espacial dos usos e atividades no espaço urbano e regional.

Art.17. São objetivos das redes funcionais de mobilidade urbana:

- I - Organizar funcionalmente a circulação viária com a hierarquização das vias de acordo com sua capacidade e posição estratégica no espaço urbano;
- II - Configuração de redes de navegação no espaço urbano, para os diferentes modos de transporte;
- III - Criar rotas especiais de conexão entre os diferentes locais de origem/destino, de forma preferencial e priorizada;
- IV - Priorizar rotas de circulação para os modos de transporte não motorizados e coletivos sobre o tráfego geral; e
- V - Orientar a logística de circulação de carga.

Art. 18. Compõem as Redes Funcionais de Mobilidade Urbana as seguintes organizações funcionais do sistema viário:

- I - Rede Estrutural para o tráfego motorizado;
- II - Rede Preferencial para a circulação de Transporte Coletivo;
- III - Rede Estrutural para a circulação de ciclistas;
- IV - Rede Preferencial para a circulação de pedestres; e
- V - Rede Preferencial para a circulação de cargas.

Parágrafo único. As redes funcionais de mobilidade urbana serão configuradas e organizadas sobre a malha viárias de forma a otimizar a potencialidade de cada modal de transportes e minimizar os conflitos entre os modais, especialmente entre os motorizados e não motorizados.

### Subseção I Da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado

Art. 19. A Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado consiste na organização funcional do sistema viário de forma a canalizar os fluxos majoritários do transporte motorizado no conjunto da circulação urbana, vicinal e regional.

Parágrafo único. A organização da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado com os eixos de acessibilidade estruturantes são apresentadas no Anexo II.

Art. 20. São objetivos da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado:

I - Criar rotas estruturantes de circulação regional e vicinal;

II - Organizar os fluxos de circulação majoritários entre os bairros em suas ligações com o centro e dos bairros entre si e principais polos geradores de tráfego;

III - Criar uma rede de navegação interna conectada à rede vicinal e regional onde é priorizada a fluidez, considerando o tráfego de veículos particulares, transporte público e privado de passageiros; e

IV - Minimizar os conflitos com os demais modos.

Art. 21. A circulação de tráfego motorizado deverá ocorrer dentro das normas de regulamentação das vias estabelecido pelo Poder Público e atender a legislação vigente, especialmente a Lei Federal 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

## Subseção II

### Da Rede Preferencial para o Transporte Coletivo

Art. 22. A Rede Preferencial para o Transporte Coletivo consiste na organização funcional do sistema viário com a reserva de faixas de tráfego para a circulação preferencial e/ou exclusiva de veículos de transporte coletivo, quando houver necessidade, visando a priorização de sua circulação sobre o tráfego geral.

§ 1º A Rede Preferencial para o Transporte coletivo é operacionalizada em corredores exclusivos e preferências configurados sobre os eixos de acessibilidade estruturante que concentram elevados volumes de veículos de transporte coletivo em conflito com levados volumes de tráfego geral.

§ 2º Os corredores exclusivos e preferenciais para a circulação de transporte coletivo são apresentados no Anexo II.

Art. 23. São objetivos da Rede Preferencial para o Transporte Coletivo:

I - Criar dispositivos para a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o tráfego geral;

II - Aumentar a velocidade operacional e os indicadores de conforto das viagens; e

III - Minimizar os conflitos com os veículos particulares e a diminuição do número de acidentes.

Art. 24. A circulação de tráfego motorizado deverá ocorrer dentro das normas de regulamentação das vias estabelecido pelo Poder Público e atender a

legislação vigente, especialmente a Lei Federal 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### Subseção III Da Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária

Art. 25. A Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação de bicicletas de forma priorizada e segura, mediante a segregação de parte do sistema viário para a sua circulação exclusiva.

Parágrafo único. A Organização da Rede Estrutural para o a Circulação Ciclovária com os eixos de acessibilidade estruturantes são apresentadas no Anexo II.

Art. 26. São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Ciclistas:

I - Criar infraestrutura para ampliação da participação desta modal de transportes no conjunto da mobilidade urbana local e regional;

II - Viabilizar os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

III - Estimular seu uso nos deslocamentos do cotidiano como modo de transporte saudável e de baixo custo econômico e ambiental; e

IV - Promover o uso da bicicleta nas atividades de lazer como prática saudável, em consonância com as políticas de saúde do Município.

Art. 27. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 28. Os terminais de transporte público, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

### Subseção III Da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres

Art. 29. A Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres tem por objetivo a criação de ambiente confortável e seguro para a circulação de pedestres de forma natural ou com o uso de aparatos especiais e sua configuração consiste em intervenções nos passeios públicos de forma a torná-los completamente desobstruídos, nivelados e com pisos padronizados de forma a permitir a acessibilidade universal em seu curso.

Parágrafo único. A configuração da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres é apresentada no Anexo II.

Art. 30. São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres:

I - Viabilizar os deslocamentos de pedestres de forma natural ou com uso de aparatos especiais, com conforto e segurança;

II - Promover a acessibilidade universal;

III - Estimular caminhadas em deslocamentos de pequenas distâncias nas atividades do cotidiano; e

IV - Estimular caminhadas em práticas lúdicas como atividade saudável, em consonância com as políticas de saúde do Município.

#### Subseção IV

#### Da Rede Preferencial para a Circulação de Carga

Art. 31. As Rotas Preferencial para a Circulação de Carga consistem em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargas mediante ações de engenharia de tráfego, sendo que sua configuração se dará por ações de infraestrutura com reforço de base para o tráfego de alta tonelagem e por ações de engenharia de tráfego e sinalização para canalizar os fluxos.

Parágrafo único. As rotas preferenciais de carga estão apresentadas no Anexo II.

Art. 32. São objetivos da configuração das Redes Especiais de Circulação de Carga:

I - Direcionar as rotas de carga para vias com capacidade e condições de infraestrutura de suporte;

II - Minimizar os conflitos com outros modais, especialmente pedestres e ciclistas; e

III - Evitar/minimizar danos ambientais de interesse histórico e cultural tanto pelos aspectos de intrusão urbana como pela emissão de poluentes.

Art. 33. Em zonas de restrição/proibição de tráfego de cargas, elementos de sinalização indicarão as rotas de desvio.

#### Seção III

#### SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 34. Constituem os principais serviços de transporte aqueles destinados à população, dos quais essas se utilizam mediante normas e condições de uso e acesso específicos.



Parágrafo único. São serviços de transporte público:

I - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifa ou apresentação de credencial de acesso, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

#### Subseção I Do transporte coletivo

Art. 35. As redes de serviços de transporte coletivo são formadas pelas linhas que constituem as rotas programadas para atendimento aos pontos de origem e de destino das viagens, com os respectivos quadros de horários.

Parágrafo único. Na organização dos serviços de transporte coletivo, no contexto do Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município, deverão ser adotadas as seguintes diretrizes:

I - Atendimento aos bairros residenciais de maior densidade populacional, com distâncias a pé inferiores a 300 (trezentos) metros em pelo menos uma das rotas;

II - Ligação de todos os bairros com os principais polos geradores de tráfego, em especial o centro, de forma direta; e

III - Integração física e tarifária entre as linhas, realizadas em terminais ou em pontos de integração e transferência devidamente qualificados.

#### Seção IV DA BASE NORMATIVA

Art.36. Constituem a base normativa de orientação a aplicação da política municipal de mobilidade urbana, os marcos jurídicos municipais, estaduais e federais que disciplinam o trânsito urbano, o transporte público, as políticas de uso e ocupação do solo e demais normas aplicáveis.

Parágrafo único. A aplicação da política municipal de mobilidade urbana deverá orientar-se pelas seguintes leis:

I - Constituição Federal da República, em especial o Artigo 182, que estabelece as diretrizes para a Política Urbana;

II - Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que institui o Estatuto da Cidade, especialmente o previsto no inciso VII do Artigo 2º e no §2º do Artigo 40;

III - Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;

- IV - Código de Brasileiro Trânsito, instruído pela Lei 9.503/1997 e Resoluções do CONTRAN;
- V - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano;
- VI - A presente Lei que institui o PLANMOB;
- VII - Lei Municipal nº XXXX/20XX, que dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo e cria o Regulamento de Operação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus;
- VIII - Normas Técnicas Brasileiras aplicáveis, especialmente as normas de acessibilidade contidas na NBR-9050; e
- IX - Demais leis e normas pertinentes.

## Seção V DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E PLANEJAMENTO

Art. 37. Consistem os Instrumentos de Gestão e Planejamento da Mobilidade Urbana o conjunto de ações e rotinas com a incumbência de aprimorar, supervisionar, monitorar e fiscalizar o processo de planejamento e gestão da circulação e do transporte no âmbito urbano.

Art. 38. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal no que tange a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Art. 39. São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

- I - Coordenar a aplicação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e suas revisões;
- II - Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do PLANMOB;
- III - Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;
- IV - Dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;
- V - Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central;
- VI - Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- VII - Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- VIII - Fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

IX - Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

X - Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas; e

XI - Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis.

Art. 40. A gestão da mobilidade urbana deverá considerar:

I - A gestão do trânsito nas vias públicas;

II - A gestão da operação do transporte público;

III - A gestão dos polos geradores de tráfego;

IV - A gestão da mobilidade não motorizada; e

V - A gestão da acessibilidade universal.

### Subseção I

#### Da Gestão do Trânsito nas Vias Públicas

Art. 41. A gestão pública do trânsito será realizada através da regulamentação do sistema viário, considerando os diferentes modos de locomoção preconizados no presente PLANMOB e de acordo com o estabelecido no CTB - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 42. São objetivos da Gestão do Trânsito:

I - Promover o adequado uso do espaço público de circulação com prioridade às redes funcionais de mobilidade urbana preconizadas no presente PLANMOB;

II - Promover a segurança viária e minimizar os conflitos entre os modos motorizados e não motorizados;

III - Promover a circulação preferencial dos veículos de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

IV - Estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização,

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

VI - Monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

Parágrafo único. A gestão do trânsito motorizados se dará pela regulamentação do uso considerando:

a) Os fluxos de tráfego;

b) As faixas de serviço;

c) A preferencialidade de uso das vias;

d) As velocidades operacionais;

e) Os locais de travessia de pedestres;

- f) O disciplinamento dos locais de circulação de carga e previsão de espaços para carga e descarga;
- g) A definição das vias e faixas de tráfego para a sua circulação preferencial do transporte coletivo;
- h) A disposição dos pontos de parada para embarque e desembarque do transporte coletivo; e
- i) Outras ações atinentes.

## Subseção II Da Gestão da Operação do Transporte Público

Art. 43. A Gestão dos transportes compreende o planejamento, gerenciamento e a fiscalização do sistema de transporte, visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessárias para dar suporte à mobilidade urbana por este modal de transporte.

Art. 44. São objetivos da Gestão Pública dos Transportes:

- I - A garantia do acesso universal de toda a população;
- II - A garantia da qualidade dos serviços;
- III - O menor custo para a sociedade e para os usuários; e
- IV - A melhor eficiência econômica e energética possível.

Art. 45. A Gestão dos Transportes pressupõe as seguintes ações:

- I - Programa de monitoramento da qualidade do serviço oferecido mediante pesquisas sistemáticas de lotação, regularidade e pontualidade, na prestação dos serviços e níveis de satisfação do usuário;
- II - Controle dos custos e das receitas do sistema, com a elaboração do cálculo tarifário do sistema para garantir a justa remuneração dos operadores com o mínimo dispêndio por parte dos usuários;
- III - Controle da frota veicular com programas de inspeção periódica; e
- IV - Fiscalização e monitoramento ao disposto no contrato de concessão quanto aos direitos e deveres estabelecidos entre as partes e o usuário.

## Subseção III Da Gestão dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 46. Para efeito da presente Lei entende-se como Polo Gerador de Tráfego os espaços edificados ou abertos, cujos usos e atividades atraem elevados volumes de viagens por diferentes modos de locomoção, de caráter diário ou sazonal, e que impactam de forma significativa a estrutura de circulação e os serviços de transporte.

Art. 47. São objetivos da gestão dos polos geradores de tráfego:

- I - Prospectar demandas futuras concentradas e dimensionar seu impacto sobre o sistema viário e sistema de transporte;
- II - Prevenir através de ações preventivas e mitigatórias o colapso do sistema viário e do sistema de transporte afetado por polos geradores de tráfego;
- III - Exigir do empreendedor contrapartidas pelos impactos gerados; e
- IV - Mitigar impactos sobre o meio ambiente social e antrópico.

Art. 48. Para atendimento aos objetivos, empreendimentos cujos usos/atividades indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual e impactos sobre o ambiente antrópico deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento condicionados a realização de estudos prévios de impacto de trânsito.

Parágrafo único. O tipo de uso e o porte de empreendimentos que devem ser objeto de estudos prévios de impacto de trânsito deverão ser regulamentados em legislação específica.

Art. 49. Os Estudos de Impacto de Trânsito – EIT, serão realizados mediante a emissão do respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, elaborados por profissionais legalmente habilitados, nos quais deverão ser medidos os impactos e propostas medidas sanadoras, mitigadoras e/ou compensatórias aos impactos gerados.

Art. 50. A elaboração do EIT deverá contemplar a avaliação do ambiente de inserção do polo gerador de tráfego devendo contemplar os seguintes aspectos mínimos:

- I - A definição da área de influência direta e indireta do empreendimento gerador de tráfego;
- II - A análise da mobilidade urbana do entorno do empreendimento, notadamente nos aspectos relativos à capacidade do sistema viário;
- III - A oferta de transporte público;
- IV - As condições dos passeios; e
- V - Acessibilidade universal.

Art. 51. A emissão do EIT deverá contemplar os elementos que permitam a correta avaliação do impacto a ser gerado em especial:

- I - Prospecção do tráfego a ser gerado pelo futuro empreendimento considerando o a demanda de circulação nas vias de acesso e a demanda por transporte público;
- II - Carregamento viário futuro considerando a demanda existente e a demanda prospectada para o empreendimento;
- III - Avaliação do nível de serviço resultante nas vias afetadas; e
- IV - Avaliação da necessidade de incremento de viagens por transporte público.

Art. 52. Caso o EIT elaborado apontar para impactos não absorvíveis pela atual infraestrutura viária, deverão ser propostas intervenções no sistema viário como medidas sanadoras e/ou mitigadoras considerando os seguintes aspectos:

- I - Necessidade de abertura e/ou alargamento de vias, obras de arte, etc;
- II - Adequações geométricas no sistema viário, como a criação de refúgios, correção de raios de giro, rebaixamentos de guias;
- III - Regulamentação dos fluxos de tráfego no entorno da área impactada num raio de 600 metros;
- IV - Projeto de sinalização semafórica, sinalização gráfica horizontal e vertical, visando a nova regulamentação proposta; e
- V - Projeto de acessibilidade universal na área de influência direta.

§ 1º Caso os impactos gerados não possam ser mitigados e, havendo interesse público na sua implantação, o Poder Público Municipal poderá exigir do empreendedor medidas compensatórias fora do ambiente impactado.

§ 2º No processo de licenciamento do empreendimento gerador de tráfego, compete ao Poder Público Municipal estabelecer as medidas mitigatórias/compensatórias que deverão ser arcadas pelo Empreendedor em contrapartida ao impacto gerado.

#### Subseção IV Da Gestão Da Mobilidade Não Motorizada

Art. 53. A Gestão da Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

Art. 54. São objetivos da gestão da mobilidade não motorizada:

- I - Estimular o uso da bicicleta e do caminhar como prática de mobilidade urbana provendo espaços para a circulação segura e confortável;
- II - Implementar as redes funcionais de mobilidade para a circulação de bicicletas e de pedestres preconizadas no presente PLANMOB; e
- III - Minimizar os conflitos entre os pedestres e ciclistas e trafego motorizado.

Parágrafo único. Ao Gestor Público Municipal, cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada.

Art. 55. A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

- I - Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;
- II - Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;
- III - Sinalização dos locais de travessia de pedestres; e

IV - Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

#### Subseção V Da Gestão da Acessibilidade Universal

Art. 56. A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal, implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção, se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. A Gestão da Acessibilidade Universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

Art. 57. São objetivos da gestão da acessibilidade universal:

- I - Garantir o direito de ir vir de toda a população, em especial aquelas com mobilidade reduzida;
- II - Atingir um desenho universal no ambiente urbano de mobilidade; e
- III - Garantir o acesso ao serviço de transporte público.

Art. 58. Na Gestão da Acessibilidade Universal, a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

§ 1º No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

- I - O desenho universal com ações sobre as caçadas;
- II - Os locais de travessia do leito carroçável;
- III - O rebaixamento de meios fios;
- IV - Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais; e
- V - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

§ 2º Nos equipamentos de transporte, a acessibilidade deve atender a todos os tipos de deficiências e necessidades especiais dos usuários.

§ 3º Para que os sistemas de transportes sejam plenamente acessíveis, são necessárias ações tanto nos veículos, como na infraestrutura, nos equipamentos de apoio e no ambiente construído, como acessibilidade aos pontos de parada, terminais, etc.

## Subseção VI A gestão da circulação de cargas

Art. 59. A gestão do tráfego de carga implica em disciplinar a circulação de mercadorias no ambiente urbano, minimizando o impacto com o transporte de pessoas e circulação de pedestres, ciclistas e impactos sobre o meio ambiente.

Art. 60. São objetivos da gestão da circulação de cargas:

- I - Garantir a circulação de cargas no Município, reconhecendo a sua importância para a dinâmica econômica do Município;
- II - Evitar os conflitos com o tráfego de carga com o tráfego urbano de pessoas;
- III - Evitar a deterioração da estrutura de circulação pelo tráfego pesado em vias sem condições de suporte; e
- IV - Minimizar o impacto ambiental gerado pelo ruído, emissão de particulados e trepidação do solo em zonas sensíveis.

Art. 61. A gestão da circulação de cargas dar-se-á pelos seguintes elementos:

- I - Configuração de rotas especiais para a circulação de cargas decorrentes da produção industrial do Município;
- II - Restringir a sua circulação em áreas conflagradas, no sentido de uma menor interferência com as demais funções urbanas; e
- III - Sinalizar espaços para carga e descarga garantindo o abastecimento para o setor logístico.

## Seção IV DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

Art. 62. A gestão da participação democrática implica em reconhecer a importância da participação popular e da sociedade civil organizada no processo de gestão e planejamento da infraestrutura e gestão da mobilidade urbana, reconhecendo que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

Art. 63. São Objetivos da participação democrática:

- I - Colocar o cidadão no centro de processo de decisão que envolve o ambiente físico e os serviços de mobilidade urbana; e
- II - Abrir canais de manifestação, garantido a todo o cidadão o direito de se manifestar.

Parágrafo único. A Gestão Democrática da mobilidade urbana no âmbito do Município dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação.

Art. 64. A participação da sociedade na gestão da mobilidade urbana ocorre nas seguintes formas:



- I - Por iniciativas da sociedade, por meio de organizações não governamentais, entidades de classes, associações, ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;
- II - Por ações do próprio Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não.

Parágrafo Único. A participação da sociedade na promoção da mobilidade urbana dar-se-á por meio das seguintes ações:

- I - Realização de audiências públicas, referendos e outras formas de participação;
- II - Institucionalização de Conselho Municipal de Trânsito, com a composição de representantes a ser estabelecida pela municipalidade; e
- III - Promoção de canais de relacionamento direto entre o gestor público e o usuário do transporte coletivo.

#### Capítulo IV DOS PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art. 65. O presente PLANMOB será implantado em etapas de ação imediata, curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 2 (dois), 5 (cinco), 10 (dez) e 20 (vinte) anos, respectivamente.

Art. 66. A estratégia de implantação da infraestrutura preconizada nas diretrizes viárias e implementação das redes de mobilidade preconizadas no PLANMOB é consubstanciada em diretrizes, metas e ações a serem definidas pelo Poder Executivo para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

§ 1º A execução das obras/ações nos prazos a que se refere o caput deverá considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os munícipes.

§ 2º Os prazos de implantação das diretrizes viárias concebidas no presente PLANMOB estão estabelecidos no Anexo II – Prazos de Implantação.

Art. 67. Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem e executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

Art. 68. Fica criado no Município de CHARQUEADAS - RS o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU.

Art. 69. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado ao Órgão Municipal de Trânsito, tem por objetivo proporcionar recursos e meios para o desenvolvimento de projetos voltados à engenharia de tráfego e melhorias de vias públicas municipais, subsidiar o transporte público municipal e custear a realização de estudos técnicos necessários a aplicação das diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana do Município.

Art. 70. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU de vias públicas será constituído de recursos provenientes de:

I - Dotações orçamentárias a ele especificamente destinadas;

II - Créditos orçamentários decorrentes dos repasses mensais por parte da concessionária que poderá explorar o Estacionamento Rotativo Pago no Município;

III - Créditos adicionais suplementares a ele destinados, inclusive decorrentes emendas parlamentares e convênios entre o Município e os demais entes da Federação;

IV - Receita de operações de crédito contratadas junto a instituições financeiras para elaboração de projetos de Mobilidade Urbana no âmbito do Município.

V - A proporção de 15% dos valores repassados referentes ao IPVA da frota com registro domiciliado no Município de CHARQUEADAS;

VI - Captação de recursos do FUNSET - Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito, por meio de projetos de engenharia de tráfego e melhoria das condições de segurança viária.

Art. 71. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU serão depositados em conta especial, mantida em instituição financeira oficial e serão aplicadas exclusivamente na elaboração de projetos e estudos de viabilidade acerca de melhorias necessárias na Mobilidade Urbana do Município.

Art. 72. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU serão destinados a:

I - Financiar estudos técnicos e projetos de Mobilidade Urbana;

II - Atender às diretrizes e metas contempladas na legislação municipal que versem sobre a política de Mobilidade Urbana;

III - Adquirir equipamentos e os insumos necessários para a devida sinalização viária e fluxos das vias públicas.

Parágrafo único. Os recursos serão destinados, com prioridade, à contratação de estudos técnicos e projetos que tenham como finalidade a análise da infraestrutura viária de Mobilidade Urbana, verificando os gargalos existentes no fluxo organizacional do trânsito e as eventuais ingerências necessárias nos pontos de alta confluência viária.

Capítulo III  
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 73. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei, serão resolvidos pelo ente competente do Município.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

CHARQUEADAS, 07 de abril de 2023.

RICARDO VARGAS  
Prefeito Municipal

# JUSTIFICATIVA

SENHOR PRESIDENTE  
SENHORES VEREADORES

Em anexo, estamos encaminhando para análise e aprovação desse Colendo Poder Legislativo o Projeto de Lei Complementar nº XXX/2023, de XX de abril de 2023, que Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de CHARQUEADAS - PLANMOB, e dá outras providências.

A mobilidade urbana é considerada um dos principais desafios de gestão das cidades na atualidade, considerando o crescente índice populacional e proporcionalmente a evolução da frota domiciliada em CHARQUEADAS.

Os principais problemas encontrados são o sobrecarregamento do espaço, a limitação do fluxo, o aumento do índice de acidentes, tendo como consequência mutilações graves ou mortes, a pequena oferta de alternativa de mobilidade para atender os passageiros que dependem de transportes públicos, além da poluição do ambiente urbano.

A ausência de políticas específicas para aumentar a oferta de meios de transporte viáveis e eficientes resulta diretamente na busca pelo transporte individual.

Mais automóveis nas ruas, porém, elevam a quantidade de acidentes de trânsito, onde a maioria das vítimas está em plena capacidade produtiva. Há, ainda, o aumento da pressão sobre a Previdência, em casos de mortes ou invalidez permanente.

Quanto ao meio ambiente, o aumento de gás carbônico na atmosfera é a consequência mais visível devido aos resíduos dos combustíveis fósseis.

Considerando ser CHARQUEADAS uma cidade que também enfrenta problemas da mobilidade urbana, o presente projeto vem a ser a continuidade das políticas de mobilidade urbana que já foram iniciadas no plano diretor, e outras medidas de engenharia de tráfego adotadas no passado recente, como a regulamentação de vagas de estacionamento em posição oblíqua e implantação de malha cicloviária.

Diante do exposto, entende-se justificado o presente projeto de lei, ora submetido à apreciação, motivo pelo qual se espera sua aprovação pelos nobres pares desse Colendo Poder Legislativo.

CHARQUEADAS, XX de abril de 2023.

RICARDO VARGAS  
Prefeito Municipal