



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

MENSAGEM APRESENTATIVA N.º 091/2017.

Igrejinha, 11 de dezembro de 2017.

Sr. Presidente,
Srs. Líderes de Bancada,
Srs. Vereadores:

Estamos encaminhando o Projeto de Lei n.º 091/2017, que “Cria o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Igrejinha/RS.”

Esta Lei tem a finalidade de cumprir o que dispõe o § 4º, art. 24 da Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, a qual instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Frente ao exposto, solicitamos aos Senhores que apreciem este projeto favoravelmente e em regime de urgência.

Atenciosamente,

Leandro Marciano Horlle
Secretário de Administração

Joel Leandro Wilhelm
Prefeito

Excelentíssimo Senhor,
CARLOS RIVELINO KARLOH,
DD. Presidente da Câmara de Vereadores.
NESTA.

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

PROJETO DE LEI N.º 091/2017.

Cria o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Igrejinha/RS.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o PlanMob - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Igrejinha, 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.

§ 1º. O PlanMob constitui-se em um plano setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Rural e Ambiental do Município de Igrejinha, criado pela Lei nº 3.824 de 27 de outubro de 2006.

§ 2º. O PlanMob contempla o estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º. Integram a presente Lei como parte indissociável os seguintes anexos:

- I** - Anexo I – Diretrizes para a Malha Viária Estrutural;
- II** - Anexo I.A – Mapa MVE-01 – Malha Viária Estrutural;
- III** - Anexo II – Redes Funcionais de Mobilidade Urbana;
- IV** - Anexo II. A: Mapa RMU 01 - Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;
- V** - Anexo II. B: Mapa RMU 02 - Rede Estrutural para a Circulação Ciclovitária;
- VI** - Anexo II. C: Mapa RMU 03 - Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres; e
- VII** - Anexo II. D: Mapa RMU 04 - Rede Preferencial para a Circulação de Carga.

CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, nos termos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Rural e Ambiental e tem por objetivo:

- I** - Contribuir para o acesso universal à cidade;
- II** - Promoção do desenvolvimento sustentável;
- III** - Integração das várias políticas e serviços públicos e privados;
- IV** - Planejamento e da gestão democrática da cidade.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 02 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Art. 4º. São princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

- I** - Acessibilidade universal;
- II** - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- III** - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IV** - Desenvolvimento sustentável integrado;
- V** - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 5º. São diretrizes da Política Municipal de 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 dos entes federativos;
- II** - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III** - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano.

Art. 6º. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

- I** - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II** - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III** - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV** - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V** - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 7º. 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;

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 03 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

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;

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

CAPÍTULO III

DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 8º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é composta pelo conjunto da infraestrutura e serviços públicos ou privados necessários para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do Município, fazendo parte:

I - A infraestrutura viária;

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 planejamento;

VI - A participação democrática.

Seção I

DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Art.9º. 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 caráter arterial, coletor e local, viadutos, pontes e demais elementos destinados a circulação de veículos, ciclistas e pedestres, considerando o sistema viário existente e as diretrizes de expansão.

Art. 10. São objetivos da infraestrutura urbana:

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.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 04 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Art. 11. A infraestrutura urbana de mobilidade é composta pelos seguintes elementos principais:

- I** - O leito carroçável das vias destinadas a circulação motorizadas;
- II** - As faixas destinadas à circulação de ciclistas na forma de ciclovias, ciclofaixas ou espaços cicláveis;
- III** - Os passeios públicos e vias destinadas a circulação exclusiva de pedestres;
- IV** - Os canteiros centrais;
- V** - Os dispositivos de acessibilidade universal.

Subseção I

Da Classificação Hierárquica das Vias

Art. 12. As vias que compõem a malha viária do Município são classificadas de acordo com sua posição estratégica no espaço urbano, sua capacidade de circulação e volumes de tráfego apresentado.

Art. 13. A malha viária estrutural 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 o correto e necessário dimensionamento dos passeios públicos.

Subseção II

Das Diretrizes Viárias

Art. 14. Diretrizes Viárias são propostas de abertura de novas vias ou conexão de vias existentes com o objetivo de tornar a malha viária melhor conectada, aumentando a acessibilidade do sistema, diminuindo a fragmentação do tecido urbano e permitindo melhor circulação e irrigação das diferentes partes da cidade.

Parágrafo único: As Diretrizes Viárias constituem-se em gravames e seus gabaritos propostos em função da hierarquia definem recuos viários não edificáveis que incidem sobre os lotes adjacentes.

Art. 15. As Diretrizes Viárias estão descritas no Anexo I e sua representação espacial é apresentada no Mapa MVE 01 do Anexo I.A.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 05 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

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 aos diferentes modos de transporte de acordo com a demanda e a distribuição espacial dos usos e atividades no espaço urbano e regional.

Art. 17. Compõem as Redes Funcionais de Mobilidade Urbana as seguintes organizações funcionais do sistema viário:

- I** - Rede estrutural para o tráfego motorizado;
- II** - Rede estrutural para a circulação de ciclistas;
- III** - Rede preferencial para a circulação de pedestres;
- IV** - Rede preferencial para a circulação de cargas.

Parágrafo único. As redes de mobilidade urbana serão configuradas organizadas sobre a malha viária de forma a otimizar a potencialidade de cada modal de transportes e minimizar os conflitos entre os modais, especialmente os motorizados e não motorizados, sempre com prioridade ao mais fraco.

Subseção I

Da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado

Art. 18. 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 é apresentada no Anexo II e sua representação espacial é apresentada no mapa do Anexo II A.

Art. 19. 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 pólos 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;
- IV** - Minimizar os conflitos com os demais modos.

Art. 20. Compõem a Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado as seguintes configurações de eixos viários:

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 06 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

I - Eixos de Conexões Regionais: Formados pelas rodovias que permitem as conexões regionais, envolvendo trechos rurais e trechos urbanizados, tendo como função a distribuição dos fluxos provenientes dos municípios vizinhos para as vias urbanas e ainda a canalização dos fluxos de passagem.

II - Eixos de Conexões Vicinais: Estradas sob jurisdição do Município que têm como finalidade canalizar os fluxos dos distritos e localidades do interior do Município, sendo o suporte para o deslocamento das populações rurais, linhas de transporte coletivo e de escolares, além dos fluxos de carga para escoamento da produção primária.

III - Eixo Estruturante Norte-Sul: Formado por uma via ou um conjunto continuado de vias de caráter arterial, que permite a canalização dos fluxos urbanos majoritários na ligação dos bairros com o centro ou dos bairros entre si, passando pelo centro.

IV - Eixo Estruturante Leste-Oeste: Formado por um conjunto de vias que permitem cruzar ortogonalmente a cidade, desde a RS115 até os bairros a Oeste e nas conexões vicinais também à Oeste.

V - Eixos Laterais à Rodovia RS115: Formado com um conjunto de vias dispostas de forma lateral à rodovia, com o objetivo de organização do trânsito urbano e acesso a lotes lindeiros.

VI - Eixos Estruturais Complementares: Formado por uma via ou um conjunto continuado de vias que têm como finalidade organizar a transição do sistema viário gerado nas rodovias, estradas vicinais e eixos estruturantes e sua canalização para a rede viária urbana de capilaridade.

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 o Código de Trânsito Brasileiro.

Subseção II

Da Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária

Art. 22. 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 a Circulação Ciclovária com os eixos de acessibilidade estruturantes são apresentadas no Anexo II e sua representação espacial é apresentada no mapa do Anexo II B.

Art. 23. São objetivos da Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária:

I - Criar infraestrutura para ampliação da participação deste 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;

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl. 07 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

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

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

Art. 24. A Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária é configurada por ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, de caráter de uso cotidiano ou práticas de lazer, criando rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do Município.

§ 1º. As ciclovias serão constituídas de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego motorizado por elementos intransponíveis e devem atender ao dimensionamento estabelecido por normas específicas.

§ 2º. As ciclofaixas são delimitadas sobre as pistas de rolamento do tráfego motorizado, mediante elementos de sinalização.

§ 3º. As faixas compartilhadas poderão utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres.

Art. 25. Compõem a Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária as seguintes configurações de eixos cicláveis:

I - Ciclovias de Conexão Regional: Configurada na forma de ciclovias sobre o eixo viário principal, no sentido Norte-Sul, permitindo a conexão regional com os municípios vizinhos, ao Norte com Três Coroas e ao Sul com Taquara e Parobé.

II - Ciclovias de Conexão Regional Leste-Oeste: Permite a conexão dos bairros a Leste desde a RS-20, até o setor Oeste, passando pelo centro.

III - Ciclovias Perimetral Oeste: Configurada sobre a diretriz da Perimetral Oeste, a qual permitirá os fluxos regionais sem passar pelo centro.

IV - Ciclovias Lúdicas: Configurada em ambiente com potencial paisagístico para práticas lúdicas

V - Ciclovias/Ciclofaixas complementares: Pequenos segmentos viários no interior dos bairros para a complementação da micro acessibilidade.

Parágrafo único. 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. 26. 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.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl. 08 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Subseção III

Da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres

Art. 27. 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 para permitir a acessibilidade universal em seu curso.

Parágrafo único. A configuração da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres é apresentada no Anexo II e sua representação espacial é apresentada no Anexo II-C da presente Lei.

Art. 28. 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;

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

Art. 29. A Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres é configurada na forma de rotas especiais de pedestres, vias de *traffic calming* e caminhódromos lúdicos.

I - Rota Regional de Caminhabilidade: Caminhos configurados para a circulação de pedestres, regional e local, dispostos sobre as vias estruturantes de ligação regional no sentido Norte-Sul, passando pelo centro.

II - Rotas de Acessibilidade de Bairros: Configuradas sobre vias estruturantes de conexão com os bairros para permitir a micro acessibilidade dos bairros e sua ligação com o centro e também servem de micro acessibilidade para o transporte público.

III - Vias de *traffic calming*: Configuradas em ambientes com alta interatividade entre pedestres, circulação de veículos e atratividade exercida pelo uso do solo, nas quais deve ser priorizada a segurança em detrimento da velocidade.

IV - Caminhódromos Lúdicos: Vias com potencial para a criação de espaços para caminhadas lúdicas em áreas de interesse histórico e/ou paisagístico e que também possuem potencial para revitalização urbana para o estímulo a estas práticas urbanas.

Subseção IV

Da Rede Preferencial para a Circulação de Carga

Art. 30. As Redes Preferenciais 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.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 09 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Parágrafo único. As Redes Preferenciais de Circulação de Carga estão apresentadas no Anexo II e sua configuração espacial é apresentada no Mapa RMU. 04 do Anexo II D.

Art. 31. São objetivos da configuração das Redes Preferenciais 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;

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

Art. 32. A rede Preferencial para a Circulação de Carga é composta por Rotas de Carga de Passagem (Eixos de passagem e Eixos de conexão regional/vicinal), Rotas de Carga Interna e Eixos de Tonelagem Controlada:

I - Eixos de passagem: configuradas em rodovias que permitem o tráfego de carga regional que não possuem como origem e/ou destino a área urbanizada do município.

II - Eixos de conexão regional/vicinal: rotas de carga configuradas sobre estradas vicinais e em vias urbanas em sua continuidade com a malha urbana até o centro.

III - As rotas de carga interna: vias do sistema viário estrutural com reforço de base para o tráfego de alta tonelagem, configuradas a partir dos principais pólos de atração/geração de cargas.

VI - Eixos de tonelagem controlada: áreas especiais com intensa interface com pedestres e uso do solo lindeiros, bem como áreas de preservação histórica e cultural, onde são desejadas condições de tráfego amigável e de baixo impacto.

Seção III

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 33. Constituem os principais Serviços de Transporte aqueles destinados à população, dos quais essas se utilizam mediante normas e condições de uso e acesso específicos.

Art. 34. O serviço de Transporte Público Coletivo de passageiros é aquele realizado por ônibus ou micro-ônibus, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifas de uso ou condições especiais de ingresso, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Art. 35. O serviço de transporte coletivo por ônibus poderá ser realizado diretamente pelo Poder Público Municipal ou delegado a terceiros mediante contratos de concessão por licitação pública.

Art. 36. 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.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 10 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Parágrafo Único. Na organização dos serviços de transporte coletivo, no contexto do Plano Diretor 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 metros em pelo menos uma das rotas;

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

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.37. Constituem a base normativa de orientação ao PlanMob, 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, devendo orientar-se pelas seguintes leis:

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

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

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

IV - O Código Brasileiro de Trânsito, instituído pela Lei 9.503/1998 e resoluções do CONTRAN;

V - O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Rural e Ambiental do Município de Igrejinha, instituído pela Lei 3824, de 27 de outubro de 2006;

VI - Normas Técnicas Brasileiras, especialmente a NBR-9050;

VII - Demais leis e normas pertinentes.

Seção V DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E PLANEJAMENTO

Art. 38. 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. 39. 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.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 11 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Art. 40. São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I - Coordenar a aplicação do Plano Diretor 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 pólos 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;

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

Art. 41. 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 pólos geradores de tráfego;

IV - A gestão da mobilidade não motorizada;

V - A gestão da acessibilidade universal.

Subseção I

Da Gestão do Trânsito nas Vias Públicas

Art. 42. A gestão pública do trânsito será realizada através da regulamentação do sistema viário, considerando os diferentes modos de locomoção preconizados no presente PlanMob.

§ 1º A gestão do trânsito motorizado se dará pela regulamentação:

I - Dos fluxos de tráfego;

II - Da preferencialidade de uso das vias;

III - Das velocidades operacionais e;

IV - Do disciplinamento dos locais de estacionamento e carga e descarga.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 12 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

§ 2º A gestão do trânsito sobre os veículos de transporte público dar-se-á pela:

I - Definição das vias e faixas de tráfego para a sua circulação;

II - Disposição dos pontos de parada para embarque e desembarque, considerando sempre a segurança viária.

§ 3º A gestão do trânsito de carga dar-se-á pelas restrições espaciais ou temporais de sua circulação, no sentido de uma menor interferência com as demais funções urbanas, que se desenvolvem concomitantemente em espaços públicos conflagrados.

Subseção II

Da Gestão da Operação do Transporte Público

Art. 43. A gestão pública 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 Pública 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.

Subseção III

Da Gestão dos Pólos Geradores de Tráfego

Art. 46. Empreendimentos, cujas atividades indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual, deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento de suas instalações, condicionados à realização de estudos prévios de impacto de trânsito.

Parágrafo único. O tipo de uso e porte de empreendido a ser objeto de estudos prévios de impacto de trânsito deverá ser regulamentado em legislação específica.

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

-- continua --

(fl 13 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

Art. 47. 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 propostas medidas mitigadoras e/ou compensatórias aos impactos gerados.

Art. 48. O EIT deve 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 – A acessibilidade universal.

Art. 49. Caso o EIT elaborado apontar para impactos não absorvíveis pela atual infraestrutura viária, deverão ser propostas intervenções no sistema viário como medidas mitigadoras e/ou compensatórias, 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 de tráfego;

IV - Projeto de sinalização semafórica, sinalização gráfica horizontal e vertical, visando à nova regulamentação proposta;

V - Projeto de intervenções no sistema de transporte coletivo;

VI - Projeto de acessibilidade universal na área de influência direta.

Subseção III

Da Gestão Da Mobilidade Não Motorizada

Art. 50. 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. 51. Ao Gestor Público Municipal, cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada, por meio da segregação de parte do sistema viário para a circulação exclusiva ou preferencial de bicicletas, dotando os espaços com infraestrutura e sinalização para propiciar a sua utilização de forma segura e confortável.

Parágrafo único. 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;

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 14 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

- II - Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;
- III - Sinalização dos locais de travessia de pedestres;
- 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. 52. 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. 53. 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;

V - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas;

VI - Ações que visem à remoção de barreiras arquitetônicas, que possam se constituir em entraves ou obstáculos que dificultem ou impeçam o acesso e a liberdade de circulação com segurança.

§ 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.

Seção IV

DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

Art. 54. A base de uma Política Municipal de Mobilidade Urbana com participação democrática está no reconhecimento da participação do cidadão nas políticas públicas, que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

-- continua --

(fl 15 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

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. 55. 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 de Usuários, com a composição de representantes a ser estabelecida pela municipalidade;

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

Art. 56. 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 05 (cinco), 10 (dez) e 20 (vinte) anos respectivamente.

Art.57. A estratégia de implantação 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 prazo.

Parágrafo único. 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 municípios.

Art. 58. Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

-- continua --

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

(fl 16 do Projeto de Lei nº 091/2017, de 11/12/17)

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 59. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei serão resolvidos pelo ente competente do Município.

Art. 60. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

MUNICÍPIO DE IGREJINHA, 11 de dezembro de 2017.

Joel Leandro Wilhelm
Prefeito

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”

Av. Pres. Castelo Branco, 228. Fone: 51-3549-8600. CEP: 95650-000. Igrejinha/RS



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL MUNICÍPIO DE IGREJINHA

“Igrejinha, cidade da solidariedade e do voluntariado”

Av. Pres. Castelo Branco, 228. Fone: 51-3549-8600. CEP: 95650-000. Igrejinha/RS