



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE RESULTADO PARA SERVIR VOCÊ

CÂM. MUN. DE VEREADORES DE NONOAI - RS
Prot. Rec. Nº: 518/2022
PROTOCOLADO
Em: 07/10/2022 às: 16:14
SECRETARIA

PROJETO DE LEI MUNICIPAL DE Nº 067 DE 05 DE OUTUBRO DE 2022.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Nonoai – PlanMob, e dá outras providências.

ADRIANE PERIN DE OLIVEIRA, Prefeita Municipal de Nonoai, Estado do Rio Grande do Sul, no uso das atribuições que lhe são concedidas pela Lei Orgânica do Município,

Faço Saber, em cumprimento ao disposto na Lei Orgânica do Município, que enviou para a apreciação do Poder Legislativo Municipal o seguinte Projeto de Lei:

Art. 1º Fica instituído o PlanMob - Plano de Mobilidade Urbana do Município de Nonoai, 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 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.

Parágrafo Único: O PlanMob se constitui em um Plano Setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Nonoai.

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

- I. Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
- II. Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomias nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- III. Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- IV. Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- V. Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
- VI. 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;
- VII. Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;



VIII. Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

CAPÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO DO PLANO

Art. 3º Integram a presente Lei, como parte indissociável, o Anexo I: Caderno de Especificações e Técnicas.

TÍTULO II DOS MARCOS ORIENTADORES CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS

Art. 4º Constitui princípio fundamental do PlanMob a institucionalização de um marco jurídico para orientar as ações públicas, visando garantir o direito universal de acesso às funções urbanas, estabelecendo políticas, planos e metas para o seu desenvolvimento.

Parágrafo único. A promoção da mobilidade no âmbito do Município de Nonoai deverá considerar o perímetro urbano, sua interação com a zona rural e os municípios vizinhos, como um território social único enquanto espaço de mobilidade humana e de carga.

CAPÍTULO II – DOS OBJETIVOS

Art. 5º Constitui objetivo deste PlanMob assegurar à população uma infraestrutura de circulação adequada de pessoas e de cargas, visando garantir a todos os munícipes o pleno acesso às funções urbanas.

Parágrafo único. As funções urbanas são aquelas indispensáveis ao bem-estar de seus habitantes, incluindo; a moradia, o trabalho, a infraestrutura urbana, a educação, a saúde, o lazer, a segurança, a comunicação, a produção e comercialização de bens e a prestação de serviços.

Art. 6º Para atingir os objetivos desejados, o PlanMob se sustenta na formulação das diretrizes para a infraestrutura viária e organização espacial das redes de mobilidade motorizada e seus modos complementares não motorizados, e a gestão da mobilidade urbana em seus vários modos, de forma a suprir a população com infraestrutura, meios de transporte, serviços e equipamentos de apoio à mobilidade.

CAPÍTULO III – DAS DIRETRIZES

Art. 7º A mobilidade urbana, entre outras exigências previstas em Lei, deverá balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

- I. Assegurar a mobilidade de pessoas e de cargas através do provimento de infraestrutura de circulação;
- II. Reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres, valorizando o caminhar como modo de transporte para a realização de viagens curtas, incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública;
- III. Promover a acessibilidade universal;
- IV. Integrar as políticas de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- V. Priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; e
- VI. Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito das vias urbanas.

CAPÍTULO IV – DAS POLÍTICAS

Art. 8º Para viabilizar os princípios, objetivos e diretrizes, são instituídas as seguintes políticas para a mobilidade urbana:

- I. Política de Ampliação e Qualificação da Infraestrutura Viária;
- II. Política de Qualificação da Circulação de Pedestres;
- III. Política de Infraestrutura Cicloviária;
- IV. Política de Promoção do Transporte Público Coletivo;
- V. Política de Disciplinamento dos Fluxos de Carga;
- VI. Política para a Acessibilidade Universal;
- VII. Política para a Segurança do Trânsito.

Seção I - Da Política de Ampliação e Qualificação da Infraestrutura Viária

Art. 9º A política de ampliação e qualificação da infraestrutura viária tem como objetivo propor ações coordenadas de intervenções no sistema de vias, de modo a complementar seu sistema estruturante e orientar os arruamentos no processo de expansão urbana.

§ 1º As intervenções propostas estão expressas nas diretrizes viárias que compõe o modelo espacial de mobilidade urbana constante no **Anexo I**.

§ 2º A execução das obras e ações previstas contemplam, sempre que preconizado, a multimodalidade de uso das vias, considerando o transporte motorizado e não motorizado.

§ 3º O cronograma de implantação das obras previstas obedecerá a prioridade de sua execução, considerando o legado para a população nos aspectos atinentes à mobilidade, integração do espaço social e sustentabilidade ambiental.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2024/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

§ 4º A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

Seção II – Da Política de Qualificação da Circulação de Pedestres

Art. 10 A Política de qualificação da circulação de pedestres visa reconhecer o ato de caminhar como um modo de mobilidade urbana, convertendo-o como principal protagonista da mobilidade no Município.

Art. 11 A aplicação da política se dará com intervenções que qualifiquem a sua circulação atendendo preceitos da acessibilidade universal com conforto, autonomia e segurança, contribuindo para a eliminação ou minimização dos conflitos intermodais.

Parágrafo único. Para a viabilização da política, serão elaborados e implementados os seguintes programas:

- I. Programa de configuração de rotas de caminhabilidade: composto de calçadas e travessias, associadas ao uso do solo, promovendo melhorias e qualificação nos passeios, acessos a outros modais e nos pontos de travessia;
- II. Programa de implantação de Vias de *Traffic Calming*: Identificação de vias para receber
 - I. medidas de moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade nesta via (*traffic calming*), de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança;
 - II. Programa de configuração de espaços para caminhadas lúdicas em locais com apelo paisagístico; e
 - III. Programa de Fiscalização e Posturas: Promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2020), e ampliação da fiscalização de respeito à legislação de trânsito que estabelece a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas.

Seção III – Da Política de Infraestrutura Ciclovária

Art. 12 A política de infraestrutura ciclovária tem como objetivo reservar parte do sistema viário para a circulação ciclovária.

Parágrafo único. A reserva de espaço para a circulação ciclovária dar-se-á mediante a configuração de ciclovias, ciclofaixas conforme orientação do presente Plano.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Seção IV – Política de Promoção do Transporte Público Coletivo

Art. 13 A política prevê a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano adaptado às demandas e necessidades da população, para atingir parâmetros de qualidade e viabilidade e colaborar para alcançar uma mobilidade mais sustentável no Município.

Parágrafo único. Para a implementação desta política o município promoverá estudos para a criação de um sistema de transporte público de passageiros de modo a atender a demanda potencial existente para este meio de transporte.

Seção V – Da Política de Disciplinamento dos Fluxos de Carga

Art. 14 A política de disciplinamento dos fluxos de carga tem como objetivo orientar a circulação de veículos de carga para vias com capacidade e suporte adequados, de modo a abrandar os conflitos com o tráfego geral, mitigar os impactos no trânsito e ambientais inerentes às suas atividades, bem como operacionalizar a logística deste modal.

Parágrafo único. Para o cumprimento das finalidades desta Política, deverão ser implementados os seguintes programas:

- I. Definição de zonas e rotas para restrição ou liberação da circulação de cargas;
- II. Definição de horários especiais para tráfego de veículos de transporte de carga; e
- III. Definição de padrões de veículos e os pontos de carga e descarga a serem utilizados no abastecimento e na distribuição de bens.

Seção VI - Da Política para a Acessibilidade Universal

Art. 15 A política para a acessibilidade universal tem como objetivo tornar os espaços viários e os sistemas de transporte acessíveis a todas as pessoas, independentemente das suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais.

Parágrafo único. A implementação desta política se dará pelos seguintes programas:

- I. Programa de intervenções que tornem, progressivamente, o sistema viário acessíveis e disponíveis também para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; e
- II. Programa de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida com segurança e conforto.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Seção VII - Da Política para a Segurança do Trânsito

Art. 16 A política para a segurança do trânsito tem como base que a condução veicular segura se constitui dever prioritário dos munícipes.

Parágrafo único. A política a ser elaborada para a segurança no trânsito deve estar balizada nos seguintes programas:

- I. Programa de educação para o trânsito;
- II. Integração a aspectos da segurança ligados à engenharia de tráfego; e
- III. Fiscalização e conscientização da população quanto a aspectos comportamentais que levem à condução perigosa; e
- IV. Intervenções em pontos potencialmente perigosos com ações de engenharia de tráfego.

TÍTULO III

DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 17 Fica criado o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU, como um processo continuado, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da mobilidade no âmbito urbano de Nonoai e suas conexões 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, diretrizes e políticas contidas na presente Lei.

CAPÍTULO I – DOS OBJETIVOS

Art. 18 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. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere a acessibilidade e a mobilidade;
- III. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e
- IV. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2023/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

CAPÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO DO SMMU

Art. 19 Constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana - SMMU os seguintes elementos:

- I. A infraestrutura viária;
- II. Os meios de transporte;
- III. Os serviços de Transporte Público e Privado;
- IV. A base legal e normativa; e
- V. Os instrumentos de gestão e planejamento.

Seção I - Da Infraestrutura Viária

Art. 20 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 previstas na presente Lei e no Plano Diretor Urbano de Desenvolvimento Urbano.

Art. 21 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. Dispor de 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;
- IV. Servir de base para a circulação de carga mediante normas específicas de circulação; e
- V. Servir de base para a configuração dos lotes no processo de parcelamento do solo.

Seção II – Dos Meios de Transporte

Art. 22 O deslocamento poderá ser realizado pelo modo motorizado e pelo modo não motorizado, ambos sendo considerados meios de transporte urbano.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2023/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Art. 23 Compõe os modos de transporte as seguintes formas de deslocamento:

- I. Modos de transporte motorizado: todo e qualquer veículo, com força motriz própria, utilizado para conduzir ou levar de um lugar para outro, pessoas e/ou diversos tipos de bens e materiais; e
- II. Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano, inclusive com a utilização de aparatos especiais ou ainda a tração animal.

Parágrafo único. A classificação dos modos de transporte obedece ao estabelecido na Lei Federal 12.587/12 que institui as Diretrizes para a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção III - Da Base Legal e Normativa

Art. 24 Para fins do presente PlanMob, a base normativa é o conjunto de leis e normas que deverão ser observadas na aplicação da Política Municipal de Mobilidade Urbana constituída na presente Lei.

Art. 25 Constitui a base normativa 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. A Constituição Federal da República, em especial o Art. 182, que estabelece as diretrizes para a Política Urbana;
- II. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) instituído pela Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 e resoluções do CONTRAN;
- III. A Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 que institui o Estatuto da Cidade;
- IV. A Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que institui as Diretrizes para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;
- V. A Lei Federal nº 13.913 de 25 de novembro de 2019, que dispõe sobre a permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias;
- VI. A Lei Municipal que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano;
- VII. O estabelecido na presente Lei, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Nonoai - PlanMob;
- VIII. Normas Técnicas Brasileiras aplicáveis, especialmente as normas de acessibilidade contidas na NBR-9050/2020; e
- IX. Demais leis e normas pertinentes.



Seção IV - Dos Instrumentos de Gestão e Planejamento

Art. 26 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 de pessoas e de cargas no âmbito do Município de Nonoai.

Art. 27 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, incentivando a mobilidade urbana, em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

Art. 28 São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

- I. Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do PlanMob;
- II. Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transporte para as pessoas e mercadorias;
- III. Dotar e manter as vias com sinalização de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;
- IV. Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal;
- V. Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- VI. Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- VII. Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Tráfego – EIT;
- VIII. Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas;
- IX. Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis;

Art. 29 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 viagens (PGV);



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

- IV. A gestão da mobilidade não motorizada; e
- V. A gestão da circulação de carga.

Subseção I - Da Gestão do Trânsito nas Vias Públicas

Art.30 A gestão do trânsito nas vias públicas 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.

Parágrafo único. São objetivos da Gestão do Trânsito:

- I. Promover o adequado uso do espaço público de circulação;
- II. Promover a segurança viária e minimizar os conflitos entre os modos motorizados e não motorizados;
- III. Estabelecer uma política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização; e
- IV. Controlar o uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições.

Subseção II - Da Gestão da Operação do Transporte Público

Art. 31 A gestão da operação do transporte público 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 esse modal de transporte.

Parágrafo único. São objetivos da gestão da operação do transporte público:

- 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;
- IV. Controle dos custos e das receitas do sistema, com a elaboração do cálculo tarifário do sistema.

Parágrafo único. O Poder Executivo promoverá os estudos necessários para a análise da viabilidade de implantação de um sistema de transporte coletivo urbano em um prazo máximo de 12 meses.

Subseção III – Da Gestão dos Polos Geradores de Viagens

Art. 32 Para efeito da presente Lei, entende-se como polo gerador de viagens, 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 em sua área de influência direta e indireta.

Parágrafo único. São objetivos da gestão dos polos geradores de viagens:

- 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. 33 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 à realização de estudos prévios de Impacto de Tráfego.

Art. 34 Os Estudos de Impacto de Tráfego – EIT serão elaborados por profissionais legalmente habilitados, nos quais deverão ser medidos os impactos gerados pelos empreendimentos e as propostas de medidas saneadoras, mitigadoras e/ou compensatórias.

Parágrafo único. Decreto do executivo fixará as normas e procedimentos para a elaboração dos EIT.

Art. 35 Para efeito de aprovação e licenciamento, deverão ser objeto de Estudo de Impacto de Tráfego – EIT os seguintes empreendimentos:

- I. Supermercados com área construída superior a 5.000m²;
- II. Indústrias e postos de logística com área superior a 20.000m², exceto quando localizados em Distritos Industriais;
- III. Equipamentos especiais como universidades, hospitais, cemitérios e crematórios; e,
- IV. Parques temáticos, clubes e parques esportivos em espaços abertos ou fechados.

Parágrafo único. Para os empreendimentos que forem exigidos os Estudos de Impacto de Tráfego, somente será fornecida a Carta de Habite-se após serem realizadas as medidas mitigadoras e/ou compensatórias indicadas nos respectivos estudos.

Subseção IV – Da Gestão da Mobilidade não Motorizada

Art. 36 A Gestão da Mobilidade não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas, a circulação de pedestres nos passeios, o tratamento de travessia das vias públicas e nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

Parágrafo único. 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 com o tráfego motorizado.

Art. 37 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 Circulação de Cargas

Art. 38 A gestão da circulação 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.

Parágrafo único. São objetivos da gestão da circulação de cargas:

- I. Garantir a circulação de cargas no território de Canoas, reconhecendo a sua importância para a dinâmica econômica do município;
- II. Evitar os conflitos com o tráfego de carga com o deslocamento 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. 39 Para garantir os objetivos estabelecidos, o Município estabelecerá por regulamentação específica as vias com restrição de circulação e os locais e horários para carga e descarga.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2023/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

TÍTULO IV

DO MODELO ESPACIAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 40 O Modelo Espacial de Mobilidade Urbana consiste no conjunto de configurações viárias para a circulação urbana, expresso através de representações espaciais consubstanciadas em diretrizes viárias que hierarquizam e complementam a base física para a mobilidade urbana.

CAPÍTULO I – DOS OBJETIVOS

Art.41 São objetivos do Modelo Espacial de Mobilidade Urbana:

- I. Propiciar infraestrutura de circulação para os diferentes modos de transporte, considerando a adequação da oferta às demandas de mobilidade nos diferentes setores da cidade e nos horizontes temporais considerados;
- II. Diminuição da fragmentação do tecido urbano de modo a permitir melhor circulação e irrigação nas diferentes partes da cidade;
- III. Aumentar a capacidade de circulação do sistema mediante a organização funcional mais eficiente da infraestrutura disponível;
- IV. Alcançar um modelo de mobilidade com menor consumo energético e menor impacto sobre o meio ambiente;
- V. Propiciar uma rede de navegação segura para os modos não motorizados, de forma a proteger a circulação dos entes mais frágeis, especialmente pedestres e ciclistas;
- VI. Integrar e complementar a malha viária em setores em que há rupturas do tecido urbano por descontinuidades espaciais de oferta de vias; e
- VII. Prover novas ofertas de infraestrutura viária em zonas de expansão urbana, com a proposição de uma malha estruturadora que servirá de orientação aos futuros loteamentos.

CAPÍTULO II – DA COMPOSIÇÃO

Art. 42 O Modelo Espacial de mobilidade urbana é composto por duas configurações básicas:

- I. Diretrizes Viárias: Contempla a malha viária e infraestrutura física relacionada, a qual servirá de suporte às redes de navegação; e
- II. Modelo funcional de Navegação Urbana: Forma de organização funcional do sistema viário no espaço urbano, devidamente hierarquizado, e que dará suporte às redes de navegação urbana para os diferentes modos.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2023/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Parágrafo único. As representações espaciais das Diretrizes Viárias e do Modelo Funcional de Navegação urbana estão apresentadas no **Anexo I – Caderno de Especificações Técnicas**.

Seção I – Das Diretrizes Viárias

Art. 43 As Diretrizes viária são compostas por propostas de intervenções no sistema viário com a ampliação de sua capacidade e/ou extensão, envolvendo ações de hierarquização, reconfiguração de vias existentes, de abertura de novas vias e obras de arte vinculadas.

Seção II – Do Modelo Funcional

Art. 44 O Modelo Funcional consiste na configuração de redes funcionais de navegação organizadas sobre o sistema viário existente e projetado, especializado sobre todo o território, organizando redes de navegação.

Parágrafo único: as redes de navegação consideram todos os modos de deslocamento organizados em redes distintas e integradas, considerando:

- I. Rede Preferencial para o Tráfego Motorizado
- II. Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres
- III. Rede Preferencial para a Circulação Cicloviária
- IV. Rede Preferencial para a Circulação de Carga

CAPÍTULO III – DOS GABARITOS VIÁRIOS

Art. 45 Na implementação das diretrizes viárias previstas no Plano de Mobilidade, deverão ser obedecidos os gabaritos viários estabelecidos no Plano Diretor Urbano do Município, à exceção dos gabaritos alterados para melhor equacionar as redes de mobilidade urbana em todos os seus modos.

Art. 46 Em locais onde há incidência de alargamentos viários para implantação de rotatórias, obras de arte, alças de acesso ou remodelações geométricas, estes deverão ser incorporadas ao gravame do Plano Diretor, se tornando áreas não edificáveis.

Art. 47 De acordo com o facultado pelo inciso III do Artigo 4º, da Lei Federal Nº 13.913/2019, a faixa de domínio ao longo da RS-406, no âmbito do seu traçado na Zona Urbana de Nonoai será de 5 (cinco) metros.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Art. 48 Os perfis viários estabelecidos no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano poderão ter suas faixas de serviço remodeladas, redimensionadas e reposicionadas no perfil transversal, com vista a melhor acomodação das faixas de circulação do tráfego geral, transporte coletivo, ciclistas e estacionamentos.

Parágrafo único. Estudos de engenharia de tráfego específicos irão indicar a melhor inserção das faixas de serviço, atendendo a critérios de melhor desempenho operacional da via e segurança veicular, circulação de ciclistas e micro acessibilidade local.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

CAPÍTULO I - DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 49 O monitoramento da implantação do presente Plano será de competência da Secretaria Municipal de Planejamento, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, a operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Cabe ao Poder Executivo através da Secretaria de Planejamento:

- I. Definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana;
- II. Contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano de Mobilidade Urbana; e
- III. Indicar aspectos técnicos a serem observados na revisão desta Lei.

CAPÍTULO II - DAS ESTRATÉGIAS DE IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art. 50 As obras e ações previstas no presente PlanMob serão implantadas em etapas que consideram o curto, médio e longo prazo.

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

Art. 51 A implantação da infraestrutura preconizada nas diretrizes viárias e das redes de mobilidade do PlanMob é consubstanciada em diretrizes, metas e ações a serem definidas pelo Poder Executivo, que definirá os prazos de implantação.



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2023/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

Parágrafo único. A execução das obras/ações nos prazos a que se refere o *caput* deste artigo deverá considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os municípios.

Art. 52 Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem projetadas e executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

CAPÍTULO III – REVISÃO DO PLANMOB

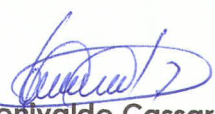
Art. 53 O PlanMob – Plano de Mobilidade Urbana do Município de Nonoai deverá ser revisado com uma periodicidade de, no máximo, 10 (dez) anos.

Parágrafo único. A revisão de que trata o *caput* deverá ser integrada e compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Art. 54 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete da Prefeita Municipal de Nonoai,
ao 05 dias do mês de outubro de 2022.

ADRIANE PERIN DE OLIVEIRA
PREFEITA MUNICIPAL


Ronivaldo Cassaro
Procurador Geral



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores:

Cumprimentamos os Nobres Vereadores do Poder Legislativo Municipal, oportunidade em que submetemos à elevada apreciação dessa Casa, Projeto de Lei que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana - *PlanMob*.

O Governo Federal, no intuito de orientar o planejamento e gestão da mobilidade urbana, instituiu a Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, a qual apresenta as diretrizes da Política de Mobilidade a ser adotada pelos municípios brasileiros, de forma a atender o inciso XX do Artigo 21 e o Artigo 182 da Constituição Federal.

Conforme o Artigo 1º da referida Lei, a Política da Mobilidade Urbana objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território do município, prevendo a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e de vizinhança, de forma a atender o disposto na Lei Federal 10.257/2001, que instituiu o Estatuto da Cidade.

Ainda conforme o Artigo 24 da Lei Federal em pauta, o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo obrigatória a sua elaboração ou integrado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município.

Como princípio orientador, a mobilidade urbana é definida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, com o objetivo de desenvolver atividades econômicas e sociais no perímetro urbano e sua integração local e regional. Tais deslocamentos são realizados através de veículos motorizados e não motorizados, que necessitam de toda a infraestrutura, dentre as quais vias e calçadas, para que estes deslocamentos sejam fluidos, práticos e seguros.

A qualidade da mobilidade está intrinsecamente relacionada a articulação e união entre diferentes políticas, como as de transporte, trânsito, circulação, acessibilidade, desenvolvimento urbano e usos do solo, entre outras. O objetivo da criação das políticas de mobilidade urbana é reduzir as desigualdades da população em relação



PREFEITURA

NONOAI

GESTÃO 2021/2024

TRABALHO DE **RESULTADO** PARA SERVIR **VOCÊ**

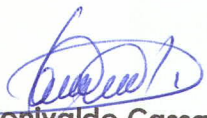
ao direito de ir e vir garantindo a todo o cidadão o direito de acessar a cidade de forma justa e digna.

Portanto, para que toda a população tenha acesso aos serviços de mobilidade urbana, cabe a administração municipal o planejamento e o desenvolvimento de políticas públicas de forma integrada, para que os investimentos resultem na melhoria dos serviços.

Assim sendo, na certeza da análise favorável dos Senhores Vereadores, solicitamos a aprovação do presente Projeto de Lei.

Gabinete da Prefeita Municipal de Nonoai,
ao 05 dias do mês de outubro de 2022.

ADRIANE PERIN DE OLIVEIRA
PREFEITA MUNICIPAL


Ronivaldo Cassaro
Procurador Geral