

PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE MONTENEGRO – RS



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES

www.liderengenharia.eng.br
contato@liderengenharia.eng.br



EMPRESA DE PLANEJAMENTO CONTRATADA



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES

EMPRESA LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES EIRELI – ME

CNPJ: 23.146.943/0001-22

Avenida Antônio Diederichsen, nº 400 – salas 301, 302 e 310.

CEP 14015-100 – Ribeirão Preto/SP

www.liderengenharia.eng.br



EQUIPE TÉCNICA

Juliano Mauricio da Silva

Engenheiro Civil
CREA/PR 117165-D

Osmani J. Vicente Jr.

Arquiteto e Urbanista
Especialista em Gestão Ambiental em Municípios
Mestre em Geografia
CAU A23196- 7

Alessandro M. de Araújo

Engenheiro Civil
CREA/CE 0617893292

Fernando Luís Velásquez

Arquiteto e Urbanista
Mestre em Engenharia de Transportes
CAU A81447- 4

Robson Ricardo Resende

Engenheiro Sanitarista e Ambiental
CREA/SC 099639-2

Ana Carolina O. Cruz

Engenheira da Mobilidade

Amanda Firmino de Andrade

Arquiteta e Urbanista

Letícia Rosemilia Andrade da Silva

Arquiteta e Urbanista

Willian de Melo Machado

Analista de Sistemas



EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

Letícia Tonietto

CAU RS A42984-8

Diretora do Departamento de Gestão

Paulo Reinaldo Tempass Junior

Diretor de Transporte e Trânsito

Engº Daniel Vargas de Oliveira

CREA RS 175.106

Diretor da Diretoria de Projetos

Fábio Silva Araujo

Agente Fiscal

Valéria Wollmann

CAU RS A195685-0

Diretora de Acompanhamento de Ações do
Governo



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE MONTENEGRO- RS

FASE 5 - Minuta de Lei

EMPRESA LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES LTDA – ME

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO – RS

Gustavo Zanatta
Prefeito Municipal



MINUTA DE LEI



LEI COMPLEMENTAR Nº _____

Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro.

A Câmara Municipal de Montenegro, Estado do Rio Grande do Sul, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Montenegro – RS, para a área urbana, assim como estabelecidas as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação e avaliação periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

SEÇÃO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei Complementar considera-se:

- I - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;
- II - **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

- III - CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;
- IV - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- V - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VI - CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;
- VII - CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);
- VIII - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;
- IX - FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;
- X - GREIDE: perfil longitudinal de uma via que dá as cotas dos diversos pontos do seu eixo;

- XI - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;
- XII - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;
- XIII - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;
- XIV - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;
- XV - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;
- XVI - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
- XVII - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;
- XVIII - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;
- XIX - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

- XX - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;
- XXI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- XXII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;
- XXIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXIV - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;
- XXV - TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.
- XXVI - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;
- XXVII - VIAS LOCAIS: vias utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;
- XXVIII - VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;
- XXIX - VIAS SECUNDÁRIAS: vias que servem de ligação entre as vias estruturadoras;

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVO GERAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º O Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro obedece aos seguintes princípios:

- I - Reconhecimento do espaço público como bem comum, de titularidade do Município;
- II - Universalidade do direito de se deslocar, de acessibilidade e de usufruir a cidade;
- III - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;
- IV - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V - Gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;
- VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
- VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VIII - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e qualidade de vida;
- IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 4º O Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro é orientado, sem prejuízo das estabelecidas na Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, pelas diretrizes gerais a seguir:

- I - Tratar o pedestre como protagonista da mobilidade na cidade;
- II - Promover a melhoria da circulação de veículos na cidade;
- III - Favorecer outros meios de transporte alternativos;
- IV - Racionalizar a regulamentação de estacionamentos na cidade;
- V - Agilizar a distribuição de mercadorias e ordenar as operações de carga e descarga;
- VI - Desestimular o uso do automóvel;
- VII - Melhorar a segurança viária, com ênfase na convivência pacífica entre modais;
- VIII - Integrar preocupações com o meio ambiente nas políticas de mobilidade.

Art. 5º O Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro tem como objetivo geral orientar as ações, atuais e futuras, do Município, no que se refere aos diferentes modos de transporte, serviços, infraestrutura viária e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal.

CAPÍTULO II
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MONTENEGRO

SEÇÃO I
DO CONTEÚDO

Art. 6º Os documentos e relatórios técnicos que embasam o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro observaram e consideraram os itens:

- I - Matriz de origem e destino de mobilidade;
- II - Caracterização dos fluxos predominantes de pessoas e bens, identificados por meio de pesquisa de origem e destino:
 - a) principais regiões de origem e destino;
 - b) modos de circulação;
 - c) motivos das viagens;
 - d) horários e volumetrias das viagens.
- III - Elaboração da rede proposta de mobilidade, caracterizando as principais intervenções no sistema viário, transportes e trânsito.

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Art. 7º São objetivos estratégicos do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro:

- I - Desincentivar o uso do veículo privado através de restrições de tráfego, redução de estacionamentos, e melhorias significativas nos demais modos;
- II - Delimitar o polígono da área central para intervenções prioritárias;

- III - Tratar o estacionamento como elemento regulador da escolha modal, pelo condicionamento que propicia às condições de acessibilidade do transporte individual;
- IV - Avaliar e monitorar as alterações na dinâmica de mobilidade a partir da implantação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana;
- V - Promover a gestão continuada de trânsito e transporte por parte da Secretaria Municipal, garantindo que todas as políticas públicas e projetos sejam consoantes às diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana, e prever atividades contínuas para garantir a qualidade dos serviços de transporte e a boa operação do sistema viário.

Art. 8º São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro:

- I - Priorizar e garantir a segurança e o conforto dos pedestres e ciclistas;
- II - Qualificar as condições de acesso do pedestre e do ciclista à área central a partir dos bairros limítrofes, melhorando as travessias e condições de segurança para pedestres e ciclistas;
- III - Qualificar as condições de acesso do pedestre e do ciclista aos principais equipamentos urbanos e áreas públicas;
- IV - Fomentar ações práticas para a redução de mortes ou da gravidade de lesões às vítimas de acidentes de trânsito;
- V - Qualificar a infraestrutura física e a sinalização nas vias urbanas e rodoviárias de forma a proporcionar maiores níveis de segurança;
- VI - Incrementar a representação do transporte coletivo na divisão modal da cidade;

- VII - Manter e consolidar a atratividade das centralidades;
- VIII - Reduzir os danos ambientais.

SEÇÃO III DAS AÇÕES

Art. 9º São ações do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro:

- I - Reabilitar a área central através de soluções de desenho urbano, paisagismo, e dinamização de usos, nos termos dos relatórios técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro;
- II - Priorizar os modos pedonal, ciclovitário e transporte coletivo público através de soluções de engenharia que permitam o compartilhamento da via entre modais;
- III - Implantar intervenções necessárias ao desvio do tráfego de veículos de carga de passagem na área central de Montenegro;
- IV - Ampliar as calçadas nos cruzamentos de vias com grande movimentação de pedestres;
- V - Implantar soluções que visem reduzir o conflito entre tráfego de veículos, carga e descarga e pedestres, com medidas moderadoras de tráfego que privilegiem a travessia de pedestres e ciclistas;
- VI - Implantar rebaixamentos nos pontos de travessia de pedestres e ciclistas;
- VII - Implantar, de acordo com a complexidade da via, travessias em nível para pedestres;

- VIII - Alterar os sentidos de circulação das vias seguindo os termos dos relatórios técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro, de maneira a reduzir gargalos e promover maior fluidez do tráfego;
- IX - Promover campanhas educativas que estimulem a prioridade à travessia de pedestres e esclareçam motoristas e pedestres quanto aos seus direitos e deveres;
- X - Promover campanhas de incentivo ao uso do modo ciclovitário, promovendo mudanças de paradigma e legitimando o uso da bicicleta como modo de transporte;
- XI - Incrementar, aperfeiçoar e implantar sinalização para pedestres, portadores de necessidades especiais e ciclistas;
- XII - Garantir a fiscalização das normas para instalação de mobiliário urbano que deverão estar contidas em um Código de Posturas;
- XIII - Implantar vias cicláveis, nos termos dos relatórios técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro, para a determinação das instalações e do tipo de via – ciclovia, ciclofaixa ou ciclorrota – sua localização, prioridade de implantação e estudos de tráfego específicos;
- XIV - Implantar mobiliários urbanos que atendam as necessidades de ciclistas e pedestres em áreas de maior fluxo das modalidades;
- XV - Promover eventos como “Ruas de Lazer”, nos quais as vias são fechadas para veículos motorizados durante finais de semana e feriados;

- XVI - Promover obras de infraestrutura de minimização de riscos de acidentes em áreas com alto índice de acidentes viários, como implantação de rotatórias, melhorias na iluminação e implantação de fiscalização.
- XVII - Reabilitar e reestruturar as vias de calçamento histórico periodicamente;
- XVIII - Requalificar a infraestrutura viária de forma a promover o transporte coletivo público, com a implementação de faixas preferenciais para circulação de ônibus coletivo urbano;
- XIX - Articular junto ao planejamento urbano o gerenciamento do transporte coletivo público, garantindo a continuidade no atendimento a população;
- XX - Reduzir e redistribuir as vagas de estacionamento na área central do município, ampliando a área de cobertura do estacionamento rotativo;
- XXI - Incluir o tema da mobilidade urbana na educação escolar;
- XXII - Incrementar o número de profissionais da fiscalização de trânsito;
- XXIII - Capacitar os profissionais de fiscalização;
- XXIV - Investir em equipamentos de emergência;
- XXV - Adequar a sinalização vertical e horizontal existente, em conformidade com as determinações do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- XXVI - Definir regras para o transporte de cargas consoante às determinações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano

de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade;

- XXVII - Definir regras para a implantação de futuros polos geradores de tráfego consoante às determinações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade;

SEÇÃO IV

DOS CENÁRIOS DE IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES

Art. 10. Os cenários de implementação das ações estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro são:

- I - Cenário que compreende as ações emergenciais e a curto prazo, a serem implantadas em um horizonte de até dois anos, abrangendo:
 - a) instalação de placas, sinalização, e pintura de vagas espaciais (idosos e PCD);
 - b) substituição de placas de trânsito;
 - c) alteração dos sentidos e conversões nas vias;
 - d) retirada e realocação das vagas de estacionamento;
 - e) restrição de circulação de veículos pesados no Cais do Porto das Laranjeiras;
 - f) Correção e instalação de mecanismos de acessibilidade;
 - g) Criação e implantação de indicadores de monitoramento do transporte coletivo público;
- II - Cenário que compreende as ações a médio e longo prazo, a serem implantadas em um horizonte de dois a quatro anos, e de quatro a dez anos, respectivamente, abrangendo:
 - a) construção de terminal para ônibus urbano;
 - b) implantação da rede ciclovária;

- c) padronização e readequação do sistema viário;
- d) reestruturação da infraestrutura das vias;
- e) implementação de moderadores de tráfego;
- f) qualificação das vias para atendimento do transporte coletivo e de carga;
- g) integração intermodal entre a rede de transporte ativo e o transporte coletivo;
- h) construção de áreas voltadas ao transporte ativo, como calçadas e vias paisagísticas.

SEÇÃO V

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Art. 11. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II do presente capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

- I - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - Aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- III - Dedicção de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- IV - Implantação de estacionamentos dissuasórios;

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

Art. 12. A gestão continuada de trânsito e transporte de que trata o inciso V do art. 7º abrange as seguintes atividades:

- I - Apoio à fiscalização:
- a) cursos de reciclagem para equipe de agentes;
 - b) assessoria jurídica e de engenharia para JARI;
 - c) gestão de oficina para inspeção veicular e gestão do pátio de recolhimento de veículos.
- II - Apoio à promoção da educação para o trânsito:
- a) elaboração do plano geral de educação para o trânsito;
 - b) treinamento de agentes e professores;
 - c) planejamento e operacionalização de campanhas e cursos regulares de educação para o trânsito.
- III - Monitoramento de implantação do Plano de Mobilidade Urbana:
- a) apoio técnico à realização de pesquisas regulares para monitoramento dos serviços de tráfego e transportes;
 - b) atualização de bases de dados conforme as alterações e sinalização da necessidade de intervenções.
- IV - Gestão do sistema viário:
- a) planejamento, contratação e acompanhamento de manutenção de sinalização viária;
 - b) levantamento de dados, medição de desempenho e redefinição de tempos semafóricos;
 - c) monitoramento de demanda e apoio à implantação e operação de estacionamentos rotativos.

V - Gestão dos demais sistemas de transporte coletivos e públicos – táxi, moto táxi, escolar e fretado:

- a) diretrizes de regulamentação – dimensionamento de frota;
- b) política tarifária.

VI - Apoio técnico e jurídico:

- a) apoio jurídico à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e apoio ao planejamento de campanhas educativas regulares;

SEÇÃO VI DA IMPLANTAÇÃO E AVALIAÇÃO

Art. 13. A avaliação e monitoramento das alterações na dinâmica de mobilidade deverão ser efetivadas durante os dez anos de implantação do Plano de Mobilidade Urbana, através do cálculo de indicadores para gestão de desempenho dos eixos componentes do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro.

SEÇÃO VII DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

Art. 14. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro já definidos nesta Lei Complementar e demais normativas aplicáveis, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

- I - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores de serviços de transporte;

- II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;
- III - Audiências públicas;
- IV - Consultas públicas.

CAPÍTULO III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 15. Os relatórios técnicos que integram o Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Montenegro.

Art. 16. O Poder Executivo Municipal poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro.

Art. 17. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Art. 18. O Anexo Único, contendo o teor do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, é parte integrante desta Lei.

Montenegro, _____ de _____ de 2023.

Gustavo Zanatta
PREFEITO MUNICIPAL