Prefeitura Municipal
do RIO GRANDE

Estado do Rio Grande do Sul
PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE
GABINETE DO PREFEITO

MENSAGEM/899

Rio Grande, 28 de dezembro de 2020

Senhor Presidente:

Honra-nos cumprimentá-lo, oportunidade em que encaminhamos a essa Colenda Casa Legislativa o incluso Projeto de Lei nº 052 que **INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DO RIO GRANDE E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Temos a honra e satisfação em cumprimentá-los cordialmente, oportunidade em que encaminhamos a esta Casa Legislativa para apreciação de Vossas Excelências o presente Projeto de Lei que institui o Plano de Mobilidade Urbana, a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Sistema de Mobilidade Urbana do Rio Grande.

As cidades brasileiras, desde há muito tempo sofrem pela falta de planejamento do uso e ocupação do solo urbano, investindo muito mais em projetos que garantam a fluidez do trânsito, especialmente o modo motorizado individual.

O transporte urbano ficou durante muitas décadas em uma situação de abandono. Com o crescimento da população e o aumento de veículos motorizados, a necessidade latente é desenvolver ações para mudar este quadro.

A Lei Federal n°. 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade trouxe uma série de instrumentos e mecanismos para que a terra e a propriedade passem a ter função social.

A Lei Federal n°. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana também trouxe muitos avanços em relação à necessidade de planejar os deslocamentos de pessoas, mercadorias e dos diferentes modos de transporte com o objetivo de firmar pactos de convivência nas áreas urbanas.

A Lei n. 14.000/2020, que dispõe sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, dá prazo até a data de 12 de abril de 2023 para que os municípios com população de até 250 mil pessoas possam finalizar a produção dos seus Planos de Mobilidade Urbana, sendo assim, podem voltar a receber recursos do Orçamento Geral da União (OGU) destinados ao setor, além de continuar acessando financiamentos por meio do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Prefeitura Municipal
do RIO GRANDE

Estado do Rio Grande do Sul
PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE
GABINETE DO PREFEITO

Rio Grande, há muito tempo, deve estar de acordo com as melhores políticas que envolvem a melhoria da mobilidade urbana; pedestres, ciclistas, transporte coletivo, transporte de carga e transporte individual, esta é a ordem de importância que deve ser seguida no planejamento das cidades. Os mais frágeis devem ser protegidos. Os modos de transporte coletivo devem ser priorizados.

Esta é a proposta que submetemos à apreciação dos Nobres Vereadores, para a qual solicitamos precioso apoio à aprovação.

Sendo o que tínhamos para o momento, firmamo-nos,

Respeitosamente,

ALEXANDRE DUARTE LINDENMEYER
Prefeito Municipal

À Sua Excelência
Ver. IVAIR DOMINGOS PEREIRA SOUZA
Presidente da Câmara Municipal
NESTA CIDADE

Doe órgãos, doe sangue: Salve vidas!

PROJETO DE LEI Nº 052 DE 28 DE DEZEMBRO DE 2020

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E O SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DO RIO GRANDE E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS..

O **PREFEITO MUNICIPAL DO RIO GRANDE**, usando das atribuições que lhe confere a Lei Orgânica em seu artigo 51, III.

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Ficam instituídos o Plano de Mobilidade, que tem como promoção do desenvolvimento sustentável como princípio fundamental para o cumprimento das funções sociais da cidade.

Art. 2º O Plano de Mobilidade incorpora os enfoques ambiental e social de planejamento na definição do modelo de cidade a ser desenvolvido, oferecendo os diferentes modais à população como opções de transporte para as demandas de deslocamento no espaço urbano, em condições de segurança e conforto, mediante o planejamento e a gestão integrada de todos os modos de transporte, garantindo a prioridade aos meios de transporte coletivo e aos meios não motorizados que se utilizam do esforço humano.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é o instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios e objetivos, por meio do planejamento e da gestão democrática.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º - São modos de transporte urbano:

I – motorizados; e
II – não motorizados.

§ 2º - Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:
a) de passageiros;
b) de cargas.

II – quanto à característica do serviço:
a) coletivo;
b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:
a) público;
b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:
I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias;
II – estacionamentos;
III- terminais, estações e demais conexões;
IV – pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas;
V – sinalização viária e de trânsito;
VI – equipamentos e instalações; e
VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II
DOS CONCEITOS E DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º O sistema viário é o espaço público por onde pessoas circulam, tanto a pé quanto através de modo motorizado ou não, articulando as atividades humanas intra e interurbanas.

§ 1º - Neste espaço público estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

§ 2º - O planejamento, a operação e a manutenção das vias e dos serviços que se dão nelas são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana.

§ 3º - O planejamento do sistema viário, parte da orientação e do controle sobre a distribuição das atividades econômicas e sociais e também na construção e organização das próprias vias.

Art. 6º Para os fins desta Lei, considera-se:

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

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

III - Faixa Livre: faixa da calçada destinada à livre circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário e equipamentos urbanos e demais obstáculos permanentes ou temporários. Este conceito se assemelha ao de passeio definido no Código de Trânsito Brasileiro.

IV - Faixa de Acesso: faixa destinada ao acesso às edificações, localizada entre o alinhamento das edificações e a faixa livre. Indicada somente em calçadas mais largas.

V - Faixa de Serviço ou de Mobiliário Urbano: faixa localizada entre a faixa livre e a pista de rolamento, destinada a implantação do mobiliário urbano e demais elementos autorizados pelo poder público.

VI – modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

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

VIII - rota ciclável/ciclorrota: conjunto de ciclovias, ciclofaixas e faixas/passeios compartilhados;

IX – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

X – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

XI – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individuais;

XII – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades;

XIII – 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;

XIV – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Parágrafo único: No espaço público estão instaladas redes de distribuição dos serviços urbanos, como rede elétrica, rede de esgoto e abastecimento de água, que devem ser compatibilizadas, tanto na superfície, como no subsolo.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E DOS OBJETIVOS

Art. 7º A Política Municipal de Mobilidade Urbana do Rio Grande está fundamentada nos seguintes princípios:

I – a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal;

II – a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa;

III – equidade no acesso da cidadania ao transporte público coletivo de qualidade;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

IX – a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação; e

X – o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

Art. 8º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

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 a mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e

V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º Constituem elementos integrantes do sistema viário:

I – as vias urbanas e rurais, com hierarquia diferenciada;

II – a rede de ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequada, bem como sua sinalização;

III – bicicletários, paraciclos e pontos de apoio instalados em via pública;

IV – Calçadas e passeios, compreendo as faixas livre, de acesso e de serviço.

Art. 10 A organização do Sistema Viário do Rio Grande depende da função que cada via desempenha na circulação urbana, considerando todos os modos de transporte que usufruem do espaço.

Art. 11 A hierarquia viária da cidade, estabelecida pelo regime urbanístico, apresentando conformidade com as diretrizes estipuladas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, classificadas no Plano Diretor Municipal, Lei Municipal n°.6585/2008 e Regime Urbanístico, Lei Municipal n°. 6588/2008, sendo classificadas como segue::

I - vias de acesso: são as vias que dão suporte ao tráfego interurbano e garantem fluidez e baixa interferência, permitindo o acesso rodoviário, tangenciando e/ou integrando as estruturas dos anéis central, perimetral e rodoviário;

II – vias principais: são as vias que tem a função de ligação entre os setores da área urbana, permitindo conexões estratégicas entre os sistemas de anéis central, perimetral e os eixos rodoviários;

III – vias coletoras: são as vias que tem a função de delimitar as unidades de planejamento e a distribuição dos fluxos entre elas, absorvendo as demandas de tráfego das regiões, alimentando os corredores de tráfego;

IV – vias locais: são as vias que tem a função de circulação interna nas áreas das unidades de planejamento e demais acessos;

V- vias particulares (condominiais): vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados.

VI – estradas municipais: são as vias que tem a função de ligação entre os setores da área urbana.

§ 1º - A identificação do tipo de via deve considerar a largura da via, a declividade, a condição da pavimentação e da sinalização.

§ 2º - A hierarquia viária determinará a velocidade máxima permitida, que deve ser compatível com o parcelamento do solo e demais instrumentos de regulamentação urbanística, como o controle de instalação de polos geradores de tráfego, o tipo de pavimentação a ser adotado e na determinação dos parâmetros mínimos a serem exigidos, tais como o raio de curvas mínimas e declividades.

§ 3º - A hierarquia viária deve ser planejada também, prevendo a continuidade das vias, de forma a garantir a qualidade de circulação, sem desperdício da infraestrutura existentes.

§ 4º - A classificação viária deve compatibilizar também, as vias destinadas aos pedestres, ciclistas, que podem ser calçadões, ciclofaixas ou ciclovias.

§ 5º - A arborização urbana deve buscar a melhor ambientação das vias urbanas, servindo como instrumento eficaz de apoio na hierarquia das vias e reforçando a identidade ambiental da cidade.

Art. 12 A hierarquia viária é definida com a instituição de um sistema de anéis de circulação previstos no Plano de Mobilidade Urbana, sendo eixos viários decomposição mista que demarcam os limites dos mesmos, tendo a função de delimitar as áreas de circulação urbana, facilitando a compreensão das regras de funcionamento das vias de forma integrada dentro do sistema viário, como abaixo:

I – Anel central: conformado pela área do Centro Histórico;

II - Anel perimetral: abrange a área da Cidade Nova até a Junção;

III – Anel rodoviário: formado pela BR 392 e RS 734, que atende ao Porto Novo e o Distrito Industrial.

Parágrafo único: Estas vias deverão absorver a grande demanda de trânsito, obedecendo ao zoneamento territorial da região em que estão inseridas.

Art. 13 O limite da área de exclusão de cargas urbanas e suas operações associadas, tais como, carga e descarga, estacionamento, rotas, contornam o Anel Central, como uma maneira de minimizar os impactos ambientais inerentes a estas atividades (vibrações, ruído, contaminação do ar, contaminação do solo, resíduos sólidos e líquidos, acidentes com cargas perigosas, etc.), será definido por Decreto do Poder Executivo Municipal.

Art. 14 Fazem parte desta Lei os anexos abaixo:

I - Anexo I – Rotas Calçada Legal;

II - Anexo II – Projeto Rotas Cicláveis;

III – Anexo III - Transporte Coletivo - Plano de Integração Física Tarifária

IV - Anexo IV – Ações Estratégicas de Engenharia de Tráfego

Art. 15 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Rio Grande, 28 de dezembro de 2020.

ALEXANDRE DUARTE LINDENMEYER
Prefeito Municipal

cc.:/Todas as Secretarias/CSCI/PJ/CMRG/Publicação