



Senhor Presidente,

Submetemos à deliberação desse Poder Legislativo, o anexo Projeto de Lei, que dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Transportes e o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul (Planmob) e dá outras providências.

Atenciosamente,

**Documento assinado eletronicamente em 25/10/2023 às 11:21**  
ADILÓ DIDOMENICO - Prefeito Municipal

À Sua Excelência o Senhor  
Vereador José Pascual Dambós,  
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL.  
Nesta Cidade.



## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,  
Senhoras Vereadoras e Senhores Vereadores,

Submetemos à apreciação dessa Egrégia Casa, o presente Projeto de Lei, que dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Transportes e o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul (Planmob Caxias do Sul) e dá outras providências.

Considerando que a Constituição Federal de 1988 estabelece que é de responsabilidade do Município executar a política de desenvolvimento urbano, conforme diretrizes gerais fixadas em Lei, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes.

Considerando que o Estatuto das Cidades, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, estabelece as diretrizes para a política urbana do país, nos níveis federal, estadual e municipal, além dos princípios gerais da política urbana correlatos às políticas de mobilidade, como o direito a cidades sustentáveis, com destaque para o transporte e as infraestruturas urbanas; a gestão democrática na execução das políticas; o planejamento do desenvolvimento das cidades, dentre outras.

Considerando a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (e suas atualizações), que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional estabelecida no art. 182 de que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

Considerando a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, em seu artigo 1º, estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, como instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Considerando o Capítulo VI do Título IV, Arts. 158 e seguintes da Lei Orgânica do Município de Caxias do Sul, que determina as diretrizes para a Política Municipal de Transportes estabelecendo o transporte como direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do Município o planejamento, o gerenciamento e a prestação de seus modos.

Considerando que o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) do Município de Caxias do Sul, instituído pela Lei complementar nº 589, de 19 de novembro de 2019, estabelece como diretriz que o planejamento de mobilidade buscará a acessibilidade e a sustentabilidade, com aumento da participação do transporte coletivo e do transporte não motorizado na matriz modal de deslocamentos e a busca de apropriação equitativa do espaço e do tempo na circulação urbana.



Considerando as estratégias de planejamento estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) do Município de Caxias do Sul para a efetivação das políticas públicas municipais de mobilidade, acessibilidade, pedestres, transporte coletivo, transporte privado, sistema viário e segurança.

Considerando que foi pactuado como direito à cidade na Nova Agenda Urbana 2030, adotada na Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), realizada em Quito (Equador), em 20 de outubro de 2016 e aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) no 68º encontro plenário para a sua 71ª sessão em 23 de Dezembro de 2016, e estabelecido que a população usufrua de transporte público coletivo urbano que seja instrumento de melhoria da qualidade de mobilidade e, que seja universal, sem distinções de classes, servindo a todos com eficiência e segurança, e que este documento foi construído com base na Declaração Universal dos Direitos Humanos e na Declaração do Milênio, além de considerar a Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento <sup>1</sup>

Considerando os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS que compõem a Agenda 2030 da ONU com 169 metas a serem priorizadas até 2030, e que o transporte e a mobilidade urbana são apresentados como tema transversal em todos estes ODS.

Considerando que a Nova Agenda Urbana 2030, adotada na Conferência das Nações Unidas, aborda a importância de que seja promovido o acesso de todos à mobilidade urbana com “sistemas de transportes seguros, sustentáveis, econômica e fisicamente acessíveis, sensíveis à idade e ao gênero, permitindo uma participação significativa em atividades sociais e econômicas nas cidades e assentamentos humano.

Considerando a Resolução nº 514 do CONTRAN, de 18 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito.

Considerando-se por fim, o disposto nos § 1º - A, § 4º e § 8º do artigo 24, da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (e suas atualizações), que estabelece que Municípios com população superior a 20.000 habitantes e integrantes de Regiões Metropolitanas deverão elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores, com os planos de desenvolvimento urbano integrado, e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana; e os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana no prazo estabelecido no § 4º, apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

Entendemos pertinente o encaminhamento para ao Legislativo do Município este Projeto Lei que dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Transportes e estabelece o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul, (Planmob), como instrumento estratégico determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, elaborado em alinhamento à Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.



A referida lei possuirá as funções de regulamentar a Política Municipal de Mobilidade e Transportes, promover a consolidação do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul e estabelecer os programas e planos estratégicos de mobilidade e transportes, cujo objetivo principal é a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modos de transporte.

A Política Municipal de Mobilidade e Transportes tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana. É importante chamar a atenção dos Nobres Vereadores que a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, por meio de calçadas, sistema cicloviário e vias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Um dos principais objetivos da Lei é proporcionar o acesso amplo e democrático às pessoas, a todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, envolvendo e relacionando, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade.

Sopesando-se o fato de que uma das funções do Município é o planejamento e a propositura de planos e normas que viabilizem a melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos, este Projeto de Lei estabelece várias ações, alinhadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de proporcionar serviço de transporte público coletivo digno, capaz de se apresentar como alternativa saudável e, de fato, atraente à satisfação das necessidades de deslocamento da população.

A estruturação deste Projeto teve início em julho de 2022 com a contratação por meio de Concorrência Internacional nº 023/2022 de Consultoria especializada por parte do Município.

Foi estabelecida Metodologia de desenvolvimento e estruturação do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul (Planmob), a qual contou com 9 (nove) Etapas:

- Etapa 1 - Plano de Trabalho, Cronograma e Detalhamento de Atividades;
- Etapa 2 - Plano de Comunicação e Participação Social;
- Etapa 3 - Levantamento de Dados e Pré-Diagnóstico;
- Etapa 4 - Diagnóstico e Prognóstico;
- Etapa 5 - Planos Municipais Específicos - Desdobramentos dos Planos Estratégicos Setoriais Integrados ao Planmob;
- Etapa 6 - Plano de Gestão da Demanda e elaboração de Diretrizes para o Plano de Melhoria de Oferta;
- Etapa 7 - Plano de Melhoria da Oferta;
- Etapa 8 - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento; e,
- Etapa 9 - Minuta do Projeto de Lei, Adequações após aprovação no Legislativo e Relatório Final.



Nas Etapas 3, 4 e 5 foram realizados diagnósticos técnicos detalhados da situação atual do município que contaram com a realização de pesquisas domiciliares, pesquisas de origem e destino embarcadas no transporte coletivo, pesquisa em terminais urbanos e estações centrais, pesquisa de frequência e ocupação visual no transporte coletivo, pesquisas com motoristas, entrevistas e levantamentos com pedestres e ciclistas, pesquisas em equipamentos de apoio ao transporte de pessoas e cargas, contagens volumétricas de pedestres e veículos, inventários físicos de vias e calçadas, inventário dos pontos de ônibus, levantamentos de velocidade e retardamento do transporte coletivo, além de pesquisas específicas junto a grupos temáticos. As diversas pesquisas e levantamentos se constituem como fontes fidedignas e importantes para a elaboração das propostas, diretrizes e estratégias estabelecidas no Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul, objeto deste Projeto de Lei. Foram considerados também os estudos e planos existentes, do Município e órgãos correlacionados à mobilidade municipal e regional.

Foram estabelecidas metas para atender as demandas crescentes de mobilidade, de tal forma que a infraestrutura e os serviços disponíveis não venham a ser um obstáculo ao seu próprio desenvolvimento urbano, social e econômico municipal, e instituídos prazos para seu cumprimento: curto, médio e longo.

A população e a sociedade civil organizada participaram intensamente do processo de construção coletiva do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul. Foram realizados, até o momento, 29 eventos comunitários e 19 eventos técnicos.

Além dos eventos, foram disponibilizados vários canais de participação, como formulários eletrônicos e endereços de e-mail para que a população pudesse enviar suas dúvidas e contribuições no processo.

Todos os Produtos e Relatórios Técnicos são públicos, e foram, de forma antecedente, disponibilizados e discutidos com a população e podem ser acessados no site do Município no link que segue: <https://caxias.rs.gov.br/servicos/transito/planmob>

Em linhas gerais, três elementos foram considerados estratégicos na estruturação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes:

a) a relevância de se adequar a infraestrutura às necessidades de circulação de pessoas a pé e por bicicleta (modos ativos), elevando estas formas de deslocamento a uma importância que hoje é dada às formas motorizadas;

b) a importância de promoção do transporte coletivo como forma preferencial de deslocamentos motorizados na cidade; e,

c) a necessidade de ampliação do sistema viário, e sua melhor articulação, como integrador e distribuidor dos fluxos de viagens motorizados.

Para a implementação e consecução dos objetivos da Política Municipal de Mobilidade e Transportes foram estabelecidos os seguintes Planos e Programas estratégicos:

I - Plano Municipal de Acessibilidade;

II - Plano Municipal de Pedestrianização e Calçadas;



- III - Plano Municipal Ciclovitário;
- IV - Plano de Gestão da Demanda;
- V - Plano de Melhoria da Oferta;
- VI - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento; e
- VII - Programas de incentivo à mobilidade ativa, dentre outros.

Respeitado o princípio da autonomia municipal, a Política Municipal de Mobilidade e Transportes estabelecida no presente Projeto de Lei assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana da Serra Gaúcha - RMSG, no que concerne às funções públicas de interesse comum, em alinhamento ao estabelecido na Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 - Estatuto da Metrópole.

O Projeto de Lei amplia as competências do Conselho Municipal de Mobilidade – CMM, reestruturando suas funções, o qual passará a ter como atribuições a análise, formulação e compatibilização das políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal através de um processo contínuo, dinâmico, flexível e moderno como o Município de Caxias do Sul.

Estabelece também, a estruturação de Sistema de Informações e Monitoramento, com o objetivo de manter atualizadas as bases de dados de informações municipais relacionadas a mobilidade para atualizar ou rever, quando necessário, o planejamento estabelecido para o município e o correto direcionamento das políticas públicas.

O Projeto de Lei encaminhado contempla os dispositivos legais necessários para que se efetivem as ações e investimentos prioritários para a implementação do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Caxias do Sul – Planmob.

A institucionalização do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Caxias do Sul se deu em alinhamento aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) em conformidade com o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Este Projeto de Lei é instrumento fundamental do planejamento urbano que objetiva dar maior fluidez ao espaço urbano, efetivação da melhoria dos deslocamentos dos cidadãos caxienses, por meio de condições adequadas para que os fluxos aconteçam de maneira eficiente e segura, tornando o território municipal mais dinâmico e saudável.

**Pelas considerações acima expostas**, e na certeza da acolhida do presente Projeto, pelos Nobres Vereadores, colocamo-nos à disposição para outros esclarecimentos que se fizerem necessários.

<sup>1</sup>  
? ONU, Organização das Nações Unidas - Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos - ONU-HABITAT. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/agencia/onuhabitat/> Acesso em: 19 outubro 2023.



Caxias do Sul, 25 de outubro de 2023; 148º da Colonização e 133º da Emancipação Política.

**Documento assinado eletronicamente em 25/10/2023 às 11:21**

ADILÓ DIDOMENICO - Prefeito Municipal

Protocolado em 25/10/2023 11:37

Disponibilizado em 25/Outubro/2023

Comissões: CCJL, CDUTH - 25/10/2023

O documento pode ter sua autenticidade comprovada pelo link

<https://legix.camaracaxias.rs.gov.br/legix/integracaoWeb.do?alvo=autenticidade-documento&identificadorDocumento=A1255.523.2023> ou acessando

<https://legix.camaracaxias.rs.gov.br/legix/integracaoWeb.do?alvo=autenticidade-documento> e digitando o código de documento A1255.523.2023.



## **PROJETO DE LEI nº 161/2023**

LEI Nº ....., DE ....., DE ..... DE ....

**Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Transportes e o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul (Planmob) e dá outras providências.**

### **TÍTULO I DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA**

#### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Transportes do Município de Caxias do Sul que tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com acessibilidade, sustentabilidade e a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio de:

I - diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e metropolitano visando à redução da necessidade de deslocamento;

II - integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário; e

III - desenvolvimento de ações integradas em mobilidade e adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica do Município de Caxias do Sul.

Art. 2º O Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana do Município de Caxias do Sul – Planmob, é instrumento estratégico da Política Municipal de Mobilidade e Transportes, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, estabelecido em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art 3º O Planmob é parte integrante do processo de planejamento municipal, o qual incorpora as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Caxias do Sul (PDDI), instituído pela Lei Complementar nº 589 de 19 de novembro de 2019, e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas no Plano Plurianual, e demais legislações urbanísticas.





Art. 4º O Planmob observará os planos nacionais, regionais, estaduais, as diretrizes metropolitanas estabelecidas pela Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional – Metroplan e o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado de Região Metropolitana da Serra Gaúcha (PDUI-RMSG), de ordenação do território e de mobilidade urbana quando instituído.

Art. 5º O Planmob abrange a totalidade do território do Município, definindo:

I - a Política Municipal de Mobilidade e Transportes de Caxias do Sul;

II - as políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;

III - os Programas e Planos Estratégicos do Governo Municipal correlacionados à mobilidade;

IV - a gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana; e

V - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 6º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é formado por um conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com entidades privadas e com a sociedade em geral na implementação dos objetivos do Planmob.

Art. 7º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade e Transportes do Município de Caxias do Sul:

I - Lei Federal nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade;

II - Lei Federal nº 13.089/2015 - Estatuto da Metrópole,

III - Lei Federal nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução CONTRAN nº 514/2014 que institui a Política Nacional de Trânsito;

IV - Lei Federal nº 10.098/2000, Lei da acessibilidade e Decreto nº 5.296/2004 que a regulamenta;

V - Lei federal nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;

VI - Lei Orgânica do Município de Caxias do Sul;

VII - Lei Complementar Municipal nº 589/2019 - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Caxias do Sul;

VIII - Norma Brasileira NBR nº 9050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes; e

IX - Norma Brasileira NBR nº 16.537/2016 da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 8º O Planmob parte da realidade do Município e estabelece, para cumprimento de suas metas, prazos curtos (entre 0 e 3 anos); médios (entre 3 e 5 anos) e longos (mais que 5 anos).

## **CAPÍTULO II**



---

## DOS PRINCÍPIOS

Art. 9º O Planmob como instrumento estratégico da política de mobilidade urbana municipal rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.527 de 10 de julho de 2001;

IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de gestão democrática;

V - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais e minimização da emissão de poluentes, através do incentivo aos modos de transporte sustentáveis e a inovações tecnológicas;

VI - acessibilidade universal;

VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - aperfeiçoamento da logística e do transporte de cargas no Município de Caxias do Sul;

XIII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

XIV - ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana;

XV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

## CAPÍTULO III DOS OBJETIVOS E INSTRUMENTOS



Art. 10. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade e Transportes ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos modos de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar a acessibilidade e o bem-estar equânime de seus cidadãos mediante:

I - a consolidação do Município como centro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;

II - a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;

III - utilização racional dos modos de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de modos de transportes não motorizados e do transporte coletivo, e a integração modal;

IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de melhoria da mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - o planejamento do desenvolvimento, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município para evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e os modos de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou os usos excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas;

e) os conflitos entre usos, hierarquia e funções das vias que lhes dão acesso;

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, por meio de infraestruturas e serviços de mobilidade, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;



X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XI - a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social;

XII - melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIII - a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;

XIV - o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

XV - a promoção dos modos que compõem a micromobilidade e demais modais não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária;

XVI - a complementação, a melhora e o ajuste do sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação, a segurança viária e a ligação interbairros;

XVII - a complementação, a melhora e o ajuste do sistema de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos e pedestres;

XVIII - a complementação, a melhora e o ajuste do sistema cicloviário;

XIX - a promoção de acessibilidade universal em áreas e equipamentos públicos;

XX - o incentivo a utilização de veículos motorizados individuais movidos à base de energia com fontes renováveis ou combustíveis menos poluentes, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa, a poluição sonora e a redução de gastos com combustíveis; e

XXI - a consolidação da gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Parágrafo Único. Os objetivos estratégicos referidos neste artigo são expressos, entre outros, pela implementação da Nova Agenda Urbana integrada à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável com o alcance das Metas e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, (ODS), que visa tornar as cidades em espaços mais acessíveis, inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Art. 11. Para viabilizar a Política Municipal de Mobilidade e Transportes, e facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens no Município, quando for de interesse público e compatível com o estabelecido no Planmob, poderão ser adotados os seguintes instrumentos, sem prejuízo aos demais previstos na lei federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de modos motorizados em locais e horários predeterminados;

II -dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;



III - escalonamento de horários, no sentido de distribuir os deslocamentos urbanos;  
IV - estabelecimento da política de estacionamentos rotativos;

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

VI - implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte público coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores de transporte público coletivo prioritários existentes ou dos que vierem a ser instalados, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes:

a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente os destinados a modos de transporte não motorizados, que devem ser estimulados;

c) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VII - definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade e transporte, incluindo políticas tarifárias para o transporte público coletivo, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária, políticas de preços de circulação e estacionamentos em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda;

VIII - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Rio Grande do Sul e/ou municípios da Região Metropolitana da Serra Gaúcha - RMSG, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei; e

IX - estimular o transporte solidário ou compartilhado e a mobilidade corporativa.

## **TITULO II DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL**

Art. 12. Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Planmob assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana da Serra Gaúcha - RMSG, no que concerne às funções públicas de interesse comum, especialmente transporte público coletivo e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 13. Constituem-se funções públicas de interesse comum:

I - transporte público coletivo e sistema viário metropolitano e regional;

II - promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhora das interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Caxias do Sul e seus municípios limítrofes: Canela, Campestre da Serra, Gramado, Farroupilha, Flores da Cunha, Monte Alegre dos Campos, Nova Petrópolis, São Marcos, São Francisco de Paula e Vale Real;



III - fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;

IV - turismo;

V - planejamento do uso e ocupação do solo, observados os princípios do Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001; e

VI - informações regionais e cartografia.

Art. 14. Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana da Serra Gaúcha - RMSG os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os Municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - as vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios metropolitanos;

II - as vias que interligam as diversas regiões do Município e da região metropolitana, atendem à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - as vias que interligam os principais centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e os grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroporto e novas centralidades a serem estabelecidas;

IV - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação; e

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região metropolitana.

Art. 15. A implantação de qualquer projeto, público ou privado no território do Município de Caxias do Sul, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei, na Lei Complementar nº 589, de 19 de novembro de 2019, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), e na legislação urbanística complementar de parcelamento, uso e ocupação do solo e na legislação estadual, em especial à relativa à Região Metropolitana da Serra Gaúcha – RMSG.

### **TÍTULO III DAS DIRETRIZES GERAIS, NORMAS ESPECÍFICAS, PROGRAMAS E PLANOS ESTRATÉGICOS**

Art. 16. Para atingir os objetivos estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade e Transportes do Município o Planmob será orientado pelas seguintes diretrizes:

I - qualificação da circulação e do transporte urbano, proporcionando melhora nos deslocamentos na cidade;



II - qualificação da circulação viária para atender às diferentes necessidades da população, por meio do incremento e melhoria da malha viária, e dos sistemas de transporte público coletivo municipal e metropolitano, individual e de cargas;

III - implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes, diminuir os níveis de poluição sonora e atmosférica;

IV - estabelecimento da hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos;

V - promoção da melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana no município, levando em conta sua dimensão metropolitana;

VI - estímulo à sustentabilidade e à inovação;

VII - priorização da proteção dos cidadãos com a promoção de atividades periódicas e específicas de educação de trânsito;

VIII - promoção da proteção aos cidadãos nos seus deslocamentos, visando zerar as mortes no trânsito, através da redução da potencialidade de sinistros (acidentes) de trânsito nos espaços públicos por meio de ações integradas, com utilização de recursos da engenharia de tráfego e da fiscalização à obediência da legislação;

IX - facilitação do deslocamento no município através de sistemas de transportes composto por rede integrada de vias, estrutura cicloviária e ruas preferenciais ou exclusivas para pedestres, com segurança, autonomia e conforto;

X - a excelência na mobilidade urbana e o acesso ao transporte público coletivo no atendimento às pessoas com deficiência, com dificuldades de locomoção, com necessidades específicas e aos idosos, conforme legislação específica;

XI - equalização do abastecimento e a distribuição de bens dentro do Município de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação viária e o meio ambiente;

XII - compatibilização da gestão da mobilidade urbana para promover a melhoria da qualidade do meio ambiente;

XIII - implementação de políticas de mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas vias e equipamentos públicos do Município;

XIV - a adoção de novas tecnologias que visem à redução de poluentes, resíduos e de poluição sonora, visual e ambiental priorizando a adoção de fontes de energia renováveis;

XV - promoção e avaliação de estudos para o estabelecimento de políticas públicas que visem à redução do uso do transporte motorizado privado e individual, condicionada à adoção de veículos menos poluentes ou não poluentes e à integração com o sistema de transporte público coletivo;

XVI - estruturação de medidas reguladoras para o uso de outros sistemas de transporte de passageiros não inclusos sistema de transporte público coletivo;



XVII - estabelecimento de política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, conforme regulamento em legislação específica; e

XVIII - implantação e melhoria de bicicletários ou paraciclos aos ciclistas usuários de transporte coletivo, nos terminais de ônibus ou em suas imediações.

Art. 17. São programas e planos estratégicos para implementação dos objetivos da Política Municipal de Mobilidade e Transportes:

- I - Plano Municipal de Acessibilidade;
- II - Plano Municipal de Pedestrianização e Calçadas;
- III - Plano Municipal Cicloviário;
- IV - Plano de Gestão da Demanda;
- V - Plano de Melhoria da Oferta;
- VI - Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento;
- VII - Programas de Requalificação de Calçadas;
- VIII - Programas de Segurança Viária; e
- IX - Programas de Incentivo a Mobilidade Ativa, dentre outros.

Parágrafo Único. Os Planos mencionados nos incisos I a VI se constituem como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade e Transportes e do Planmob ora instituído.

Art. 18. O Município viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do Planmob, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

- I - recursos do orçamento municipal, estadual e federal;
- II - parcerias públicas privadas – PPP;
- III - concessões e permissões onerosas;
- IV - fundos;
- V - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada; e
- VI - financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais, dentre outros.

## **CAPÍTULO I** **DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL VOLTADA A MOBILIDADE**

Art. 19. A acessibilidade universal é princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade no Município.





---

Parágrafo Único. Por acessibilidade universal entende-se a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos sistemas que compõem o Sistema de Mobilidade por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 20. A acessibilidade universal e garantia de inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, estabelecidas com o objetivo de tornar os espaços viários e equipamentos públicos acessíveis em relação à mobilidade, são orientadas pelas seguintes diretrizes:

I - promover a padronização das calçadas garantindo a acessibilidade universal;

II - promover a acessibilidade universal nos veículos de transporte de passageiros;

III - viabilizar Rotas Acessíveis no Município; e

IV - garantir a conscientização da população quanto à importância da acessibilidade nas calçadas.

Art. 21. Para o implemento da acessibilidade universal e efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes integra o Planmob o Plano Municipal de Acessibilidade, o qual possui os seguintes objetivos:

I - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade de Caxias do Sul;

II - orientar a implementação de medidas para que as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas sejam gradualmente adequadas para atender à mobilidade inclusiva, visando a sua autonomia, conforme normas técnicas regulamentares pertinentes;

III - estabelecer a adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de necessidades especiais e crianças, para implementação de rotas acessíveis;

IV - estabelecer as intervenções a serem realizadas no Município, envolvendo os espaços públicos para efetivar a implantação das rotas acessíveis;

V - definir ações e áreas de intervenção em equipamentos públicos, sistema de transporte público, calçadas e a demarcação de vagas exclusivas;

VI - definir as rotas acessíveis do Município e estabelece diretrizes para novas rotas acessíveis; e

VII- priorizar soluções que abranjam o maior público possível, considerando todos os tipos de deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo Único. O Plano Municipal de Acessibilidade terá regulamentação específica.

## **CAPÍTULO II DA PEDESTRIANIZAÇÃO E CALÇADAS**

Art. 22. A pedestrianização consiste em garantir o acesso dos pedestres às ruas com o objetivo de que estas atendam às pessoas e se estabeleça uma cidade mais saudável, segura e humana.



Art. 23. A pedestrianização e implantação de calçadas no território do Município é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promover a padronização das calçadas garantindo a melhor caminhabilidade dos usuários;

II - incentivar os deslocamentos a pé a partir da qualificação de calçadas e cruzamentos;

III - consolidar a aplicação de estratégias de urbanismo tático no Município; e

IV - garantir a conscientização da população quanto à importância dos deslocamentos a pé.

Art. 24. Para o implemento da pedestrianização e efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes integra o Planmob o Plano Municipal de Pedestrianização e Calçadas, o qual:

I - orienta a qualificação e padronização de calçadas e travessias viárias;

II - prevê, principalmente, em polos atratores de viagens, a implantação de infraestrutura viária adequada, para promoção da segurança no trânsito;

III - define vias prioritárias para a implantação de estratégias ou reforma de calçadas visando a priorização de pedestres;

IV - estabelece metodologias para a fiscalização das calçadas na garantia da acessibilidade em prol do pedestre; e

V - estabelece ações para conscientização e incentivo da mobilidade ativa no Município.

Parágrafo Único. O Plano de Pedestrianização e Calçadas terá regulamentação específica.

### **CAPÍTULO III DA CICLOMOBILIDADE E SISTEMA CICLOVIÁRIO**

Art. 25. O Sistema Ciclovitário é caracterizado por sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 26. A ciclomobilidade é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - padronizar e implementar normativas municipais para a circulação de bicicletas;

II - promover o planejamento e a implementação de infraestruturas ciclovitárias para o transporte por bicicletas;

III - promover atividades de esporte e lazer por meio de Rotas Ciclovitárias Turísticas; e

IV - Incentivar o uso de bicicletas visando a circulação segura e compatibilizada entre modos motorizados e não motorizados.



---

Art. 27. Para o implemento da ciclomobilidade e efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes integra o Planmob o Plano Municipal Ciclovitário, o qual:

I - define ações voltadas à implantação da política municipal de circulação de bicicletas;

II - planeja a implantação e manutenção da rede de estrutura ciclovitária, incluindo a existente, segundo critérios de segurança de circulação, visando à redução do número de acidentes envolvendo ciclistas, com especial atenção às interseções viárias;

III – prevê a implantação de sistema de bicicletas compartilhadas integrado à rede de transporte público coletivo bem como às malhas ciclovitárias do Município, pontos turísticos e demais locais de interesse; e

IV - desenvolve programas e campanhas educativas objetivando o incentivo à utilização da bicicleta e à difusão das normas de trânsito para a circulação segura e o convívio do trânsito motorizado e não motorizado.

Parágrafo Único. O Plano Municipal Ciclovitário terá regulamentação específica.

Art. 28. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, estabelecidos no Plano Municipal Ciclovitário serão orientados com o objetivo de estruturar rede complementar de transporte, integrando seus componentes e os demais modos de transportes, prevendo a implantação de redes ciclovitárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e de garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Parágrafo Único. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, estabelecidos no Plano Municipal Ciclovitário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

#### **CAPÍTULO IV DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA**

Art. 29. A qualificação da paisagem urbana tem como objetivo a requalificação da circulação no Município por meio de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Art. 30. A qualificação da paisagem urbana para efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - reduzir velocidade máxima permitida para circulação de veículos em vias urbanas e requalificar as vias das áreas centrais e vias com alto fluxo de circulação;

II - aprimorar a segurança viária através da reestruturação de sinalização vertical e horizontal, e de outros elementos, na proximidade de equipamentos públicos e em locais de alto índice de acidentes ou sinistros;

III - estabelecer parâmetros adequados à sinalização de trânsito e aos elementos construídos, considerando a capacidade de suporte da região;



IV - estabelecer parâmetros à arborização urbana, considerando o dimensionamento das calçadas, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura, e a compatibilização com o Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU) de Caxias do Sul; e

V - desenvolver campanhas de educação e conscientização para a redução de acidentes.

## **CAPÍTULO V DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 31. Sistema Viário em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e Transportes estabelecida pelo Planmob tem como objetivos:

I - induzir uma estrutura urbana linearizada;

II - equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;

III - facilitar a circulação entre os diversos eixos, zonas e setores especiais do Município;

IV - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

V - promover tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transporte, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e

VI - acomodar os diversos modais de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 32. O Sistema Viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade e Transportes, estabelecida pelo Planmob, possui os seguintes objetivos específicos:

I - reestruturar o sistema viário e de circulação intermunicipal para garantir acesso e escoamento regional;

II - reestruturar o sistema viário para organizar a circulação no Município;

III - moderar a capacidade da infraestrutura viária nas principais vias de escoamento; e

IV - compatibilizar a gestão do tráfego de veículos para a qualificação do ambiente urbano.

Art. 33. O Sistema Viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade e Transportes, estabelecida pelo Planmob, é orientado pelas seguintes diretrizes específicas:

I - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, visando a conexão e integração regional e interbairros;



II - garantir e melhorar a ligação do Município de Caxias do Sul com os demais Municípios da Região Metropolitana da Serra Gaúcha - RMSG, com o Estado do Rio Grande do Sul e com o País;

III - adequar as condições da circulação de veículos em áreas ou vias previamente analisadas, a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, com medidas de acalmamento de tráfego e de compartilhamento do espaço público, garantidas as condições de segurança;

IV - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

V - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente;

VI - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao Sistema Viário, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

VII - assegurar a reserva das áreas de lotes atingidos por diretrizes de arruamento por novo alinhamento predial definido em projetos de rua e em projetos de via local, possibilitando a transferência não onerosa do domínio ao Município mediante a aplicação de instrumentos legais, como parcelamento do solo, transferência de potencial construtivo e outorga onerosa do direito de construir;

VIII - melhorar a qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

IX - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os modos de transporte não motorizados e transporte público coletivo; e

X - mitigar o congestionamento provocado por viagens de veículos em horário de pico através do Gerenciamento de Demanda de Viagens.

## **CAPÍTULO VI DA INFRAESTRUTURA E DOS SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 34. A disponibilização de infraestrutura e de serviços públicos de forma articulada ao Sistema Viário tem como objetivo a compatibilização do uso do solo com os sistemas de mobilidade urbana para a redução da necessidade de deslocamentos.

Art. 35. A disponibilização de infraestrutura e serviços públicos de forma articulada ao Sistema Viário é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário, instalada e por instalar;

II - favorecer o uso do solo misto nas áreas de adensamento já consolidadas;



III - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços públicos;

IV - garantir o investimento em infraestrutura; e

V - instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços públicos, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

## **CAPÍTULO VII DO TRANSPORTE PÚBLICO**

Art. 36. Transporte Público Coletivo em alinhamento aos objetivos da Política Municipal de Mobilidade e Transportes estabelecida pelo Planmob tem por objetivo:

I - a ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos;

II - a redução de emissões de gases poluentes da mobilidade municipal por meio da sustentabilidade ambiental e energética dos modos de transporte; e

III - a integração modal com vistas à substituição do uso do veículo individual motorizado por modos de transporte público coletivo, compartilhado e ativo.

Art. 37. Transporte Público Coletivo, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e Transportes estabelecida pelo Planmob é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado;

II - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no PDDI;

III - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

IV - implantar novos corredores exclusivos, considerando a viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;

V - implantar terminais, preferencialmente, nas localizações que apresentem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico e forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;

VI - requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes;

VII - respeitar critérios de sustentabilidade na construção de novos terminais e estações e requalificação dos existentes;

VIII - garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;



IX - incorporar os preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – (DOTS) como estratégia de desenvolvimento urbano sustentável compatibilizando o uso do solo com os sistemas de transportes;

X - padronizar e normatizar procedimentos administrativos de alteração de paradas de ônibus, bem como a manutenção dos dados acerca das mesmas nos sistemas de informações do Município;

XI - aperfeiçoar a bilhetagem eletrônica existente, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis; e

XII - utilizar indicadores de qualidade do nível de serviço dos ônibus municipais

### **CAPÍTULO VIII DOS ESTACIONAMENTOS**

Art. 38. O objetivo da Política Municipal de Estacionamento, estabelecida pelo Planmob, é a promoção de práticas de locomoção de redução do uso do automóvel motorizado individual.

Art. 39. A Política Municipal de Estacionamento, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e Transportes estabelecida pelo Planmob, é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais;

II - promover medidas de ampliação, aperfeiçoamento, modernização do sistema de rotatividade de vagas de estacionamento nas vias públicas;

III - realizar estudos de localização e de viabilidade referente à implantação e instalação de estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal;

IV - incentivar ou estudar a criação de vagas exclusivas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados;

V - incluir em legislação específica a previsão de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo; e

VI - possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de estacionamentos coletivos públicos, na forma da lei.

Art. 40. O Município poderá adotar medidas de restrição e supressão de estacionamentos nas seguintes situações:

I - na via pública e/ou no interior de lotes, localizados na área central da cidade ou em outras áreas de interesse público, visando dentre outros objetivos, estimular o uso do sistema de transporte público coletivo; e

II - nas vias públicas e/ou dentro dos lotes privados, visando a implantação de melhorias na operação do transporte público coletivo, bem como a implantação de vias preferenciais ou exclusivas de pedestres e de infraestrutura cicloviária.



Art. 41. Os estacionamentos públicos e com fins comerciais, localizados em um raio de até 300 (trezentos) metros dos terminais de transporte público coletivo de grande porte, poderão ser incentivados através dos seguintes instrumentos urbanísticos e financeiros:

- I - incentivos fiscais;
- II - outorga onerosa do direito de construir;
- III - uso de térreo comercial e;
- IV - outras formas de indução, conforme regulamento próprio.

### **CAPÍTULO IX DA GESTÃO DA DEMANDA**

Art. 42. O Plano de Gestão da Demanda estabelece as políticas e ações estratégicas relacionadas aos deslocamentos urbanos para a promoção da mobilidade urbana sustentável, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e Transportes instituída pelo Planmob, orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - compatibilização do uso do solo com o sistema de mobilidade para redução da necessidade de deslocamentos;
- II - promoção de Política de Estacionamentos para redução do uso do automóvel;
- III - integração modal com vistas à substituição do uso do veículo individual motorizado por modos de transporte público coletivo, transporte compartilhado e transporte ativo;
- IV - compatibilização da gestão do tráfego de veículos para a qualificação do ambiente urbano; e
- V - estabelecimento de Política de Gestão e Acompanhamento da demanda.

### **CAPÍTULO X DA MELHORIA DA OFERTA**

Art. 43. O Plano de Melhoria da Oferta estabelece as políticas e ações estratégicas definidas pelo Planmob, relacionadas à melhoria da oferta dos sistemas de mobilidade para a promoção da mobilidade urbana sustentável, sendo orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - ampliar a participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos;
- II - reestruturar o sistema viário e de circulação intermunicipal para garantir acesso e escoamento regional;
- III - reestruturar o sistema viário para organizar a circulação no Município;
- IV - moderar a capacidade da infraestrutura viária nas principais vias de escoamento;
- V - aprimorar a segurança viária;
- VI - aperfeiçoar continuamente a fiscalização do trânsito e dos transportes com tecnologia e capacitação técnica;





VII - garantir gestão e governança modernas sobre a mobilidade, transporte e trânsito de Caxias do Sul; e

VIII - fomentar a redução de emissões de gases poluentes da mobilidade municipal por meio da sustentabilidade ambiental e energética dos modos de transporte.

## **CAPÍTULO XI DA IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO DO PLANMOB**

Art. 44. O Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento do Planmob tem por objetivo gerir e monitorar a implementação do Planmob, sendo orientado pelas seguintes diretrizes:

I - estabelecer institucionalização dos projetos de Lei correlatos ao Planmob para efetivação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes;

II - garantir a modernização o incremento dos recursos humanos e materiais da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM, para a implementação e gestão do Planmob; e

III - estabelecer indicadores para garantir o monitoramento contínuo do Planmob e implementação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes de Caxias do Sul mediante o estabelecimento de sistemas de informações e monitoramento municipal.

## **TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES**

Art. 45. O Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no Município, sendo formado pelos seguintes componentes:

I - sistema viário;

II - sistema de circulação de pedestres;

III - sistema de transporte público coletivo;

IV - sistema de transporte privado coletivo;

V - sistema de transporte público individual;

VI - sistema de transporte remunerado privado individual de passageiros;

VII - sistema cicloviário;

VIII - sistema de logística e transportes de carga;

IX - sistema de informações e monitoramento; e

X - sistema de fiscalização e segurança viária.

Art. 46. São considerados os modos de transporte urbanos que compõem o Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes nos termos desta Lei:



I - motorizados; e

II - modos não-motorizados.

Art. 47. Os serviços de transporte urbano que compõem o Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes nos termos desta Lei são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público; e

b) privado.

Art. 48. As infraestruturas que compõem o Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes nos termos desta Lei são:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - calçadas, incluindo a faixa livre, a faixa de serviço, e a faixa de acesso;

III - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

IV – terminais;

V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

VI - sinalização viária e de trânsito;

VII - equipamentos e instalações;

VIII - instrumentos de controle e fiscalização.

Art. 49. O aprimoramento da infraestrutura que compõe o Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:

I - consolidação do Sistema Viário, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano;

II - elaboração de programas e ações de requalificação de calçadas;

III - requalificação da rede de calçadas que conectam os principais polos geradores de deslocamentos do Município;



IV - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo;

V - incentivo à novas tecnologias e metodologias de gestão, que contribuam na sustentabilidade financeira e ambiental dos sistemas de transporte;

VI - elaboração de programas e ações de conscientização ligadas a mobilidade; e

VII - incentivo à novas tecnologias, capacitações e metodologias de gestão, que contribuam na fiscalização de trânsito e na melhoria da segurança viária.

## **CAPÍTULO I DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 50. O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município de Caxias do Sul, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, conforme o estabelecido no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), na Lei do Sistema Viário e nesta Lei formado basicamente por:

I - Estradas Regionais: vias de importância regional enquanto meios de conexões intermunicipais, compostas pelas estradas federais, estaduais e municipais, cujas características geométricas permitem grande capacidade de escoamento e que podem servir como alternativa de ligação das sedes distritais e das comunidades rurais à sede urbana, servindo para escoamento de cargas oriundas da produção rural e de outros Municípios;

II - Estradas Municipais: vias que têm a função principal de interligar a sede urbana às sedes distritais e às comunidades rurais;

III - Anéis Viários: sistema de vias perimetrais que, conectadas às vias arteriais, circundam determinadas áreas geográficas subdivididos em:

a) Primeiro Anel Viário: corresponde à região central da cidade, composto por um conjunto de vias que caracterizam sistemas binários de tráfego compreendendo:

1. em sentido anti-horário: Rua Vinte de Setembro, Rua Feijó Júnior, Av. Rio Branco, Rua Olavo Bilac, Rua Antônio Prado, Rua Dr. Montauray, Rua Dom José Baréa e Rua Treze de Maio, nos trechos demarcados no Anexo 15 da Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI);

2. em sentido horário: Rua Ernesto Alves, Rua Vereador Mario Pezzi, Rua Plácido de Castro, Rua Treze de Maio, Rua Tronca, Rua Visconde de Taunay, Rua Feijó Júnior, Rua Augusto Pestana e Rua Coronel Flores, nos trechos demarcados no Anexo 15 da Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI);

b) Segundo Anel Viário: composto por vias expressas, adequadas para alta capacidade de tráfego, geralmente com divisor físico entre os sentidos de trânsito e cujas funções principais são permitir a circulação direta entre regiões não centrais e conectar vias arteriais, compreendendo as avenidas Ruben Bento Alves, Bruno Segalla, a rodovia BR-116 e a rua Ludovico Cavinato, nos trechos demarcados no Anexo 15 da Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI);



c) Terceiro Anel Viário: composto por vias de trânsito rodoviário que têm como função principal, além da descentralização e da distribuição do tráfego, atender ao trânsito de passagem e intermunicipal, compreendendo as rodovias RSC-453 e ERS-122, ao norte, e a diretriz prevista no Anexo 15 da Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) denominada Contorno Sul;

IV - Via Arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância e proporcionar ligações entre bairros;

V - Via Coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

VI - Vias Intermediárias: vias que possuem a função de interligar o tráfego das vias locais, coletoras e arteriais, com boa acessibilidade e média ou baixa capacidade de tráfego, podendo ser utilizadas como alternativa para itinerários do transporte coletivo e para o trânsito de cargas leves;

VII - Via Local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VIII - Vias para Pedestres: vias para circulação exclusiva de pedestres, não caracterizando testada oficial para fins de edificação;

IX - Via Compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos, bicicletas, paraciclos, patinetes, modos de transporte individual autopropelidos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XI - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento, calçada ou canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica; e

XII - Ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado a circuitos turísticos ou esportivos.

Art. 51. Os projetos de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em estudos técnicos a serem elaborados pelo Município.

Art. 52. Em quaisquer circunstâncias, a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e pelas Normas Técnicas Brasileiras - NBR s.

Art. 53. A criação de novas áreas de restrição de circulação, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico Secretaria Municipal Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM.



Art. 54. Compete exclusivamente ao Município estabelecer, dentro dos seus limites, com o objetivo de manter a ordem, a segurança e o bem-estar dos transeuntes, dos visitantes e da população em geral, a sinalização do trânsito, a demarcação de faixas de pedestres e vias preferenciais, a instalação de semáforos, a demarcação e a sinalização de áreas de cargas e descargas, as áreas permitidas ao estacionamento controlado e o uso de equipamentos de segurança, bem como a colocação de placas indicativas nas vias públicas de entrada e saída dos seus limites.

Art. 55. É expressamente proibido, em vias ou demais espaços públicos, sem prévia e expressa licença da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM:

I - danificar ou retirar placas e outros meios de sinalização, em especial as que sirvam como advertência de perigo ou impedimento de trânsito;

II - pintar faixas de sinalização de trânsito, símbolos ou outras formas de identificação;

III - inserir ondulação transversal (quebra-molas), redutores de velocidade ou quaisquer outros objetos afins, no leito das vias públicas;

IV - depositar contêineres, caçambas ou similares; e

V - depositar nas vias e logradouros públicos detritos que possam obstar o livre acesso.

## **CAPÍTULO II DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

Art. 56. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, calçadas e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 57. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade e do Município assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 58. São objetivos de curto e médio prazo prover o Município de melhoramentos de infraestruturas para garantia e promoção dos seguintes direitos aos pedestres:

I - ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público coletivo e em seus pontos de paradas, para segurança e conforto dos usuários;



V - equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal; e

VI - assegurar à pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

### **CAPÍTULO III DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 59. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pelo Município, respeitando o disposto nas legislações em vigor, em especial na legislação relativa à Região Metropolitana da Serra Gaúcha – RMSG.

Art. 60. O Sistema de Transporte Público Coletivo do Município é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Município.

Art. 61. São componentes do Sistema de Transporte Público Coletivo:

I - veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;

II - estações, pontos de parada e terminais;

III - vias, segregadas ou não;

IV - pátios de manutenção e estacionamento; e

V - instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 62. A implantação de novas linhas, corredores e terminais e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I - soluções ambientalmente e tecnologicamente adequadas e gradativas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II - integração física e operacional com o Sistema de Transporte Público Coletivo existente;

III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

IV - integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modais;

V - melhorias nas calçadas e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos; e

VI - preservação de patrimônios culturais e ambientais.



Art. 63. Toda e qualquer ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverá considerar alternativas para o transporte público coletivo.

Art. 64. O Sistema de Transporte Público Coletivo deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas, de lazer, entre outras, através da utilização da rede viária estruturadora, em conformidade com a hierarquização viária constante nesta Lei e nas legislações específicas, garantido sua abrangência.

Art. 65. São direitos dos usuários do transporte público coletivo integrante do Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995 ou outra que a substitua;

II - ser informado, nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;

III - ser informado, com antecedência e de forma gratuita e acessível, sobre alterações de pontos de embarque e desembarque de passageiros, itinerários, horários, tarifas dos serviços, e outras informações pertinentes ao funcionamento do sistema que impliquem no seu uso;

IV - ter ambiente seguro, confortável e acessível para usufruir dos demais componentes do Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes; e

V - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da Política Municipal de Mobilidade e Transportes.

Art. 66. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado, em alinhamento as diretrizes e objetivos estabelecidos Política Municipal de Mobilidade e Transportes, estabelecida pelo Planmob o Município priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - ampliação dos elementos do sistema de transporte público coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - estruturação de política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;



IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - adequação e modernização dos terminais e pontos de para de ônibus; e

XI - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível com maior frequência.

Art. 67. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações do Transporte Público Coletivo, o Poder Público deverá:

I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação dos usuários em relação à qualidade dos serviços; e

IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos modos de deslocamento.

#### **CAPÍTULO IV DO SISTEMA DE TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO**

Art. 68. O sistema de transporte privado coletivo se dá na modalidade de fretamento, incluindo fretamento escolar, considerando-se como tal, a atividade econômica privada para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, que não se sujeita a obrigações de universalização, continuidade, modicidade tarifária restritas ao sistema de transporte público coletivo.

Parágrafo Único. O transporte privado coletivo somente poderá ser realizado mediante registro dos veículos e condutores e autorização do Município.

Art. 69. O Município, por meio de ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte privado coletivo de passageiros.

Art. 70. É vedada a concorrência entre o sistema de transporte público coletivo e sistema de transporte privado coletivo sob pena de conferir-se primazia à atividade econômica em detrimento da concretização do direito social ao transporte.

Parágrafo Único. A exploração de transporte privado coletivo sem autorização municipal e/ou sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

#### **CAPÍTULO V DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**





Art. 71. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Município que se dará por meio de serviços de táxi.

Parágrafo Único. O transporte público individual é regulamento por meio de legislação específica.

## **CAPÍTULO VI DO SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**

Art. 72. Caracteriza-se como transporte remunerado privado individual de passageiros o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 73. O Município, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, por meio ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte público individual de passageiros.

Art. 74. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte público individual tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as diretrizes estabelecidas nas legislações federais, estaduais e municipais específicas.

Parágrafo Único. A exploração de transporte público individual sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

## **CAPÍTULO VII DO SISTEMA CICLOVIÁRIO**

Art. 75. O Sistema Cicloviário é caracterizado por sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 76. São componentes do Sistema Cicloviário:

I – ciclovias;

II – ciclofaixas;

III – ciclorrotas;

IV - bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;

V - sinalização cicloviária;

VI - sistema de compartilhamento de bicicletas; e

VII - sistema de compartilhamento de micromobilidade.



Parágrafo Único. A micromobilidade inclui os modos de transporte individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, criados para percorrer pequenas distâncias, nos termos da Resolução CONTRAN nº 947, de 28 de março de 2022.

Art. 77. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, entre outros, notadamente próximos aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Art. 78. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, patinetes ou modos de transportes individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 79. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - o fomento do uso da bicicleta como transporte reconhecido para atividades diárias, através da infraestrutura necessária;

II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais e transporte pelos ônibus;

III - a possibilidade de construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, através da iniciativa privada ou pública; e

IV - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

§ 1º Nas ciclovias não serão permitidos a circulação, parada e estacionamento de veículos motorizados que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 2º Atletas, patins e assemelhados poderão se utilizar das ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

### **Seção I**

#### **Dos patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos**

Art. 80. Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I - em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

II - em ciclovias, ciclofaixas, rotas cicloviárias e vias compartilhadas, com velocidade máxima de 20 km/h; e

III - nos bordos da pista de rolamento das vias que não disponham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder a velocidade de 20 km/h.



§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropeidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade individual autopropeidos, para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

## **CAPÍTULO VIII DO SISTEMA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS**

Art. 81. O Sistema de Logística e Transportes de Cargas tem como objetivo a regulamentação e fiscalização da logística e dos transportes de carga que atendam às necessidades da população em geral, e em especial do comércio e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego.

Art. 82. O Sistema de Logística e Transportes de Cargas é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:

I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas Áreas para Restrição de Circulação, e em áreas objeto de estudo futuro; e

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

## **CAPÍTULO IX DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES E MONITORAMENTO**

Art. 83. O Município manterá atualizado, permanentemente, o Sistema Municipal de Informações sobre Mobilidade Urbana e de Transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital para garantia de implementação e monitoramento do Planmob e dos objetivos estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade e Transportes.

§ 1º Será assegurada a ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema de Informações e Monitoramento.

§ 2º O Sistema de Informações e Monitoramento deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

Art. 84. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários e permissionários de serviços públicos que desenvolvem atividades em território municipal deverão fornecer ao Município de Caxias do Sul, no prazo em que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema de Informações e Monitoramento.

Parágrafo Único. O disposto neste artigo aplica-se também às concessionárias ou permissionárias, autorizadas de serviços públicos federais, estaduais ou municipais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 85. O Sistema de Informações e Monitoramento servirá como suporte no processo de avaliação permanente do Planmob e da Política Municipal de Mobilidade e Transportes.



Art. 86. O monitoramento do Planmob Caxias do Sul tem por objetivo:

I - acompanhar a evolução da implementação dos Programas, Planos e as Ações Estratégicas, de seus horizontes de execução e dos indicadores;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada Programa; e

III - promover o planejamento continuado das políticas de mobilidade, indicando a necessidade de ações corretivas no processo de tomada de decisão.

Parágrafo Único. O conjunto de indicadores e informações, bem como as análises resultantes do processo de monitoramento, devem ser disponibilizados à população por meio do portal oficial do Município.

## **CAPÍTULO X DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA**

Art. 87. São objetivos do Sistema de Fiscalização e Segurança Viária:

I - promover a segurança viária;

II - incentivar modos de transporte mais seguros;

III - assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;

IV - incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população;

V - estimular a valorização da vida e a mobilidade humana através de ações de Educação para a Mobilidade;

VI - desencorajar comportamentos inseguros através de ações de Fiscalização de trânsito;

VII - prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos;

VIII - oferecer alternativas de deslocamento das pessoas pela cidade;

IX - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e à acessibilidade; e

X - garantir equidade no uso do espaço público de circulação.

Art. 88. O Sistema de Fiscalização e Segurança Viária é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - formar alianças multissetoriais, desenvolver estratégias, planos e metas de segurança no trânsito e direcionar sua implementação, com base em dados e evidências, bem como monitorar a sua implementação e eficácia;



II - aumentar a segurança intrínseca e a qualidade da proteção das vias urbanas, especialmente os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas);

III - adotar medidas para estimular a circulação de veículos mais seguros;

IV - desenvolver programas para melhorar o comportamento dos usuários do sistema viário;

V - melhorar a resposta a emergências causadas por sinistros de trânsito; e

VI - incremento e qualificação da fiscalização.

## **TÍTULO V DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL**

### **CAPÍTULO I DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE (CMM)**

Art. 89. O Conselho Municipal de Mobilidade - CMM, instituído pela Lei Municipal nº 8.588, de 21 de dezembro de 2020, além das competências estabelecidas nas legislações específicas têm como atribuições:

I - acompanhar, formular e analisar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e recomendar ao Poder Público a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos;

II - criar e acompanhar canais de participação da sociedade na gestão municipal no que concerne a Política Municipal de Mobilidade e Transportes;

III - emitir pareceres sobre propostas de alteração do Planmob e demais Planos Setoriais a ele correlatos; e

IV - auxiliar no monitoramento do Planmob, bem como na avaliação e na proposição de ajustes do mesmo.

Art. 90. Os trabalhos do Conselho Municipal de Mobilidade - CMM serão voluntário e não remunerado, sendo considerado como serviço público relevante para os fins de direito e podendo ser suspenso a bem do interesse público ou pela ausência do titular em forma regulamentada regimentalmente.

### **CAPÍTULO II DA COMISSÃO DE IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO DO PLANMOB (CIGM)**

Art. 91. A Comissão de Implantação, Gestão e Monitoramento do Planmob - CIGM é ente técnico, consultivo e deliberativo e tem as seguintes atribuições:

I - instituir um processo permanente de acompanhamento da implementação das diretrizes e objetivos estabelecidos no Planmob e nos planos setoriais a ele correlatos;



II - se constituir como instrumento de implementação dos programas, ações, planos e projetos necessários para o cumprimento das metas estabelecidas no Planmob;

III - acompanhar a execução do desenvolvimento dos programas, ações, planos e projetos relacionados ao Planmob; e

IV - fiscalizar e avaliar o serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modos sugerindo alternativas que viabilizem sua integração e a melhoria do sistema viário.

Art. 92. A Comissão de Implantação, Gestão e Monitoramento do Planmob - CIGM será composta por pelo menos 2 (dois) membros (um Titular e um Suplente) das seguintes Secretarias Municipais:

I - Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM;

II - Secretaria Municipal do Planejamento – SEPLAN;

III - Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU;

IV - Secretaria Municipal de Segurança Pública e Proteção Social – SMSPPS;

V - Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos – SMOSP; e

VI - Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMMA.

§ 1º Os Titulares e respectivos Suplentes serão nomeados através de ato do Chefe do Poder Executivo.

§ 2º A Comissão de Implantação, Gestão e Monitoramento do Planmob - CIGM será presidida pelo Secretário Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM a quem caberá o voto de minerva.

### **CAPÍTULO III** **SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE** **(SMTTM)**

Art. 93. A Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM, é o órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade e Transportes para a gestão e implementação do Planmob e da Política Municipal de Mobilidade e Transportes, à qual, além das atribuições estabelecidas por legislações municipais, ressaltando-se a Lei Complementar nº 321 de 22 de dezembro de 2008, compete:

I - a deliberação e normatização dos procedimentos administrativos referentes aos processos de sua competência;

II - a avaliação de projetos potencialmente causadores de significativo impacto ao sistema viário de obras e atividades consideradas como Polo Gerador de Tráfego - PGT que tem potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município;

III – a determinação de apresentação de Estudo de Impacto de Trânsito – EIT como condicionante ao licenciamento de obras e atividades consideradas como Polo Gerador de Tráfego – PGT pela Secretaria Municipal de Urbanismo – SMU; e



IV - a determinação e a fiscalização do cumprimento de medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polo Gerador de Tráfego – PGT.

#### **CAPÍTULO IV DO ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO (EIT)**

Art. 94. O Estudo de Impacto de Trânsito – EIT se constitui como um dos instrumentos de planejamento da Política Municipal de Mobilidade e Transportes, como forma de análise prévia que visa subsidiar a concessão de licenças ou autorizações a empreendimentos e atividades existentes na legislação municipal, públicas ou privadas, que na sua instalação, construção, operação, reforma, ampliação ou funcionamento tem o potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município previsto no PDDI e no Planmob.

Art. 95. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como PGT serão analisados pela Secretaria Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como a eventual realização de medidas compensatórias.

§ 1º O Estudo de Impacto de Trânsito – EIT poderá estabelecer medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Pólo Gerador de Tráfego – PGT.

§ 2º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM na forma estabelecida no art. 93 o monitoramento e a fiscalização do cumprimento das medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias estabelecidas para obras e/ou atividades consideradas como Pólo Gerador de Tráfego – PGT.

Art. 96. Dentre as medidas mencionadas no §2º do art. 95 poderá ser estabelecida como Contrapartida para Mobilidade Urbana – CMU, mediante recolhimento de valores para o Fundo Municipal de Transporte (FUNTRAN), instituído pela Lei nº 5.534, de 20 de outubro de 2000, para a realização de projetos específicos de mobilidade e sistema viário.

Art. 97. O Estudo de Impacto de Trânsito – EIT e a Contrapartida para Mobilidade Urbana - CMU será regulamentado por ato do poder executivo municipal.

#### **TÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 98. A Comissão de Implantação, Gestão e Monitoramento do Planmob - CIGM deverá ser regulamentada e adequada às exigências expressas nesta Lei no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da publicação desta Lei.

Art. 99. O Planmob deverá ser revisado total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, contados da data de publicação desta Lei.

§ 1º Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMTTM será responsável pela operacionalização do processo de revisão.



§ 2º Em caso de alteração e/ou revisão do Planmob e da legislação a ele correlata os Poderes Executivo e Legislativo Municipais garantirão:

I - a participação social através de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, que deverão ser realizadas em horários adequados; e

II - a publicidade dos eventos com ampla divulgação prévia das datas, horários e locais, por meio da imprensa e internet.

Art. 100. É parte integrante e indissociável desta Lei o Glossário constante do Anexo I.

Art. 101. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITO MUNICIPAL.

Caxias do Sul, em

---

**PREFEITO MUNICIPAL**