



**PROJETO DE LEI Nº 124, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2023.**

*Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana –  
PLANMOB Lajeado.*

O PREFEITO MUNICIPAL DE LAJEADO, Estado do Rio Grande do Sul,

FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana – PLANMOB Lajeado, estabelece diretrizes, ações, projetos e prazos para a promoção da acessibilidade, integração e mobilidade territorial conforme disciplina a Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 2º O PLANMOB Lajeado está estruturado em capítulos e seções por eixos temáticos, os quais foram definidos durante o processo de elaboração do plano, pela equipe técnica municipal, participação popular através de audiências públicas e pesquisas, bem como, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 3º Os eixos temáticos do PLANMOB de Lajeado são os seguintes:

I - Eixo 01 - Educação para a Mobilidade Urbana: constitui aspectos da infraestrutura e gestão local, na área de trânsito e transportes, com definição de diretrizes objetivando viabilizar a base institucional e de ações para a consolidação e eficiência das ações e projetos dos demais temas a partir da educação e conscientização;

II - Eixo 02 - Modos Não Motorizados: constitui ações e projetos com foco no pedestre, calçadas e ciclistas, com objetivo de estimular o uso de veículos não motorizados;

III - Eixo 03 - Modos Motorizados: constitui diretrizes e ações para estimular o uso do transporte coletivo por ônibus e as regulamentações dos demais serviços de transportes de passageiros e cargas;

IV - Eixo 04 - Sistema Viário: constitui diretrizes que objetivam garantir e viabilizar a segurança viária, através da execução de projetos viários e intervenções geométricas e de engenharia de tráfego, prioritariamente nas áreas de entorno dos polos geradores de tráfego/viagens (PGVs).

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

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

II - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;

III - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

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

VI - pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;

VII - polos geradores de tráfego/viagens (PGVs): empreendimentos comerciais ou residenciais que são responsáveis por atrair para a sua área de influência um número significativo de viagens que poderão causar impactos negativos no sistema viário do entorno;

VIII - rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e seguro por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência;

IX - sistema viário: o conjunto de vias e obras de arte (viadutos, pontes, túneis, trevos, rotatórias, etc.) destinadas ao fluxo de veículos e/ou pedestres;

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

XI - 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;

XII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XIII - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

XIV - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XV - transporte remunerado privado individual de passageiros: 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;

XVI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XVII - zonas 30: áreas compostas por algumas quadras ou bairros inteiros em que se adota o limite de velocidade igual a 30 km/h para fins de acalmamento de tráfego e redução de acidentes.

## **CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS GERAIS**

Art. 5º São objetivos da política de mobilidade urbana do município de Lajeado:

I - ampliar as oportunidades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

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

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

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

## **CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES GERAIS**

Art. 6º São diretrizes gerais da política de mobilidade urbana para o município de Lajeado:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

II - estimular os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, propondo soluções neste sentido;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII – adotar com princípios da mobilidade urbana o Desenho Universal.

## **CAPÍTULO IV DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA**

### **Seção I**

#### **Do Sistema Municipal de acompanhamento das ações de Educação para a Mobilidade Urbana**

Art. 7º O Poder executivo promoverá a discussão e desenvolvimento dos temas anexos à temática da mobilidade urbana do Programa Municipal “Identidade Territorial” em todas as escolas públicas municipais e naquelas outras que manifestarem interesse.

Art. 8º Fica criado o Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU), composto por membros da sociedade civil, representantes de conselhos de engenharia e arquitetura, servidores e secretários municipais, com o objetivo de acompanhar as atividades, projetos e ações de mobilidade urbana local.

§ 1º O Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) deverá manter a paridade entre representantes de órgãos da administração municipal direta ou indireta e representantes da sociedade civil.

§ 2º O NMMU elaborará o seu regimento interno em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, definindo, dentre outras regras, o critério de escolha, as atribuições, o tempo de mandato e a possibilidade de recondução dos seus membros, bem como a periodicidade das reuniões.

§ 3º O Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) fará sua primeira reunião em até 120 (cento e vinte) dias da publicação desta Lei.

Art. 9º A Secretaria de Segurança Pública (SESP) e a Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN), desenvolverão um sistema integrado de tratamento de dados referentes à mobilidade e trânsito, a partir dos dados estatísticos que o Departamento de Trânsito já dispõe e de outros de coleta periódica.



§ 1º O município poderá estabelecer parcerias com instituições como a Polícia Militar (PMRS), o Corpo de Bombeiros (CBRS) e os Serviços de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) objetivando o compartilhamento de dados para os fins definidos no *caput*.

§ 2º Os dados integrados de mobilidade urbana e trânsito serão disponibilizados publicamente pelos órgãos da administração municipal responsáveis pela sua coleta e tratamento.

§ 3º Os dados serão ordenados por setores, de acordo com o mapa de zoneamento do plano diretor e áreas de conflitos, objetivando ações de educação direcionadas para cada localidade, bem como direcionar as ações e intervenções de engenharia de tráfego.

§ 4º Periodicamente serão divulgados publicamente os dados relativos às análises elaboradas pelo sistema integrado, podendo estes ser utilizados como material de trabalho e em atividades escolares.

Art. 10 Será desenvolvido e estabelecido o Programa “Mobilidade no Bairro”, com objetivo de identificar os principais gargalos do trânsito setorial, através de ações educativas como *blitze*, palestras e simulações de acidentes de trânsito.

## **Seção II**

### **Da publicidade e das Campanhas Educativas para a Promoção da Mobilidade Urbana**

Art. 11 O Poder Executivo divulgará o PLANMOB Lajeado através de uma cartilha ilustrativa e com textos breves sobre seus conteúdos.

Art. 12 Precederá às ações e aos projetos voltados para a mobilidade urbana local, a divulgação de material publicitário informativo e elucidativo com antecedência mínima de 15 dias ao evento, ação ou intervenção viária.

Art. 13 O Poder Executivo deverá realizar:

I - campanhas específicas e orientadas pelas estatísticas de acidentes, conforme análises setoriais, estabelecendo-se ações direcionadas para cada comportamento e situação a serem modificadas, principalmente em relação aos modos não motorizados de transporte, como ciclistas e pedestres, e acessibilidade nas calçadas públicas;

II - campanha educativa para o ciclista, seus deveres, direitos e regras de circulação por bicicletas;

III - campanha educativa para o pedestre, direitos e deveres no trânsito local;



IV - campanha educativa “Faixa Segura” para a Segurança na Travessia e Transposição Viária, com foco na ação de “ver e ser visto” pelo condutor;

V - campanha educativa para a Diversidade Humana, com foco nas pessoas com mobilidade reduzida;

VI - campanha “Travessia Escolar Segura”, com foco nas áreas de embarque e desembarque de escolares, com envolvimento dos profissionais da educação, direção escolar, pais e alunos, proporcionando espaços de discussão e ações para ampliar a segurança nas áreas escolares;

VII - campanha “Guarda Mirim de Segurança para o Trânsito”, com objetivo de estimular os estudantes sobre as responsabilidades enquanto futuros condutores e despertando para a seriedade do trabalho e atividades dos agentes de trânsito;

VIII - construção de uma “Transitolândia” em área institucional do município, preferencialmente em espaço ocioso de unidade escolar, com espaço composto por sala de aula, recreação e interação com as principais regras de circulação.

Art. 14 Poderão ser estabelecidas parcerias junto aos Centros de Formação de Condutores (CFCs) para a promoção e apoio nas ações e projetos de Educação para o Trânsito e Mobilidade Urbana.

Art. 15 O Poder Executivo deverá viabilizar cursos de reciclagem e direção defensiva para os servidores municipais, de forma prioritária, e para empresas, concessionárias de transporte e demais instituições que solicitarem ao Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU).

## **CAPÍTULO V DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS**

### **Seção I Pedestres e Acessibilidade**

Art. 16 Quando da execução de novos projetos viários ou de novas intervenções no sistema viário, deverão sempre ser observadas medidas para estimular os deslocamentos a pé.

Art. 17 Deverão ser implantadas faixas elevadas para travessia de pedestres nos cruzamentos viários que apresentem fluxo significativo após a realização de estudos técnicos de volumetria.

Parágrafo único. As faixas elevadas para travessia de pedestres em desconformidade com a resolução federal e normas de acessibilidade vigentes deverão ser redimensionadas e readequadas para garantir a eficiência das mesmas.

Art. 18 O Poder Executivo deverá implantar campanhas educativas direcionadas aos direitos e deveres dos pedestres, em especial a Campanha: “Faixa Segura” para a Segurança na Travessia e Transposição Viária.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

Art. 19 Deverá ser implementada rota acessível nos prédios públicos, estabelecendo-se prazo para as adequações possíveis conforme legislação vigente e, em especial, de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência e os princípios do Desenho Universal.

Art. 20 Gradativamente serão implantadas rampas de acessibilidade em toda a malha viária urbana, observadas as normas técnicas municipais e federais vigentes.

§ 1º As rampas de acessibilidade existentes serão gradativamente readequadas em conformidade com as normas técnicas municipais e federais vigentes.

§ 2º No caso de novas calçadas ou reformas, deverá ser considerada a implantação de rampas à expensa do proprietário, conforme legislação vigente.

Art. 21 Deverá ser projetada e executada a requalificação das calçadas existentes, preferencialmente nos eixos comerciais e áreas institucionais.

Art. 22 Deverá ser atualizada e revisada pelo Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) a legislação municipal que mencione aspectos das temáticas sobre pedestres e acessibilidade, como o Código de Obras, Posturas e outras correlatas.

Art. 23 Os “bretes” (áreas destinadas temporariamente para passagem exclusiva de pedestres quando de obras e reformas nas edificações) deverão ter largura suficiente, objetivando promover a mobilidade das pessoas.

§ 1º Na impossibilidade de garantir a largura mínima de 1,20 metros sobre a calçada, fica autorizado o uso da faixa de estacionamento para ampliar a acessibilidade, ficando a cargo do requerente solicitar o uso das vagas junto ao Departamento de Trânsito e, caso seja área do estacionamento rotativo, solicitar a devida autorização junto à Secretaria Municipal da Segurança Pública.

§ 2º No caso de edificações com mais de um pavimento, o “brete” será permitido até a finalização do pavimento térreo e instalação das bandejas de segurança.

## **Seção II**

### **Das Calçadas e da Acessibilidade**

Art. 24 A pavimentação de passeio público deverá observar o cumprimento da NBR 9050 editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e legislação municipal específica.

Art. 25 As calçadas/passeios em terrenos não edificados deverão ser pavimentadas pelo proprietário, observadas as recomendações da SEPLAN e NMMU, bem como normas de instalação do piso tátil com conexão ao passeio lindeiro consolidando a rota acessível.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

Parágrafo único. Poderão os proprietários utilizar o Programa de Zeladoria das Calçadas para a execução das mesmas.

Art. 26 O Poder Executivo poderá estabelecer prazo para a realização de adequações e alterações nas calçadas que estejam em desacordo com as normas e em desconformidade com as faixas estabelecidas, mediante notificação do proprietário do lote, que poderá ser procedida por edital.

§ 1º Expirado o prazo de adequação e alteração da calçada e não tendo o proprietário do lote as efetivado, poderá a administração pública municipal realizar as obras e lançar o respectivo débito tributário acrescido de multa no valor de 1 VRM (Valor de Referência do Município).

§ 2º Nos casos em que a topografia seja um fator limitante para a aplicação das faixas, os parâmetros e diretrizes a serem observados serão determinados pela Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN) e pelo Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU).

Art. 27 Compete ao Poder Executivo:

I - discutir, instituir e estimular a construção de calçadas de uso exclusivo dos pedestres e/ou compartilhados com veículos para o transporte de mercadorias e com áreas para embarque e desembarque rápido de passageiros, como idosos e PCDs (pessoas com deficiência);

II - priorizar a construção de calçadas de uso exclusivo para pedestres nas vias consideradas como eixos comerciais já consolidados e garantindo a segurança nos deslocamentos à pé e incluindo os aspectos do desenho universal.

Art. 28 Fica proibida a exposição de qualquer mercadoria nas calçadas sem a prévia autorização do poder executivo municipal, sob pena de apreensão e perdimento e/ou multa.

Parágrafo único. A matéria sobre a prévia autorização de exposição de mercadorias nas calçadas será regulamentada por decreto do Prefeito Municipal, ouvidos a Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN) e o Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU).

Art. 29 Os entulhos de construção civil, podas e demais materiais que possam converter-se em obstáculos nas calçadas deverão ser depositados nas unidades de caçamba, sob pena de multa.

Parágrafo único. A matéria sobre o uso de caçambas para depósito do material referido no *caput* será regulamentada por decreto do Prefeito Municipal.

Art. 30 A disponibilização de equipamentos e materiais de publicidade e propaganda comercial como *banners* e cavaletes, mesas e cadeiras em bares e restaurantes, poderão ter seu uso autorizado pelo poder executivo após análise de cada situação apresentada, desde que os mesmos não se tornem obstáculos para a cami-



nhabilidade segura dos pedestres e em calçadas que permitam a largura mínima de 1,20 metro de faixa de caminhabilidade e acessibilidade livres, conforme Código de Posturas do Município.

### **Seção III Da Rede Ciclovitária**

Art. 31 Deverá ser instituída e implantada a Campanha Educativa para o Ciclista, contemplando seus deveres, direitos e regras de circulação com bicicletas.

Art. 32 A rede ciclovitária será implantada em 3 (três) etapas:

I - Primeira Etapa: reestruturar a rede ciclovitária já consolidada;

II - Segunda Etapa: estabelecer a interligação entre as ciclovias/ciclofaixas já consolidadas;

III - Terceira Etapa: interligar pelo modo ciclovitário os parques municipais e os novos empreendimentos considerados como PGVs.

Art. 33 A administração municipal deverá:

I - ampliar a infraestrutura de apoio ao modo ciclovitário com instalação de bicicletários, paraciclos, sinalização de trânsito e pontos de apoio ao ciclista;

II - promover a integração da rede ciclovitária com o sistema de transporte coletivo por ônibus;

III - viabilizar a implantação do sistema de bicicletas compartilhadas, através de parcerias público-privadas, com objetivo de inserir a bicicleta como modo de transporte, além da prática esportiva;

IV - criar/ampliar juntamente com os municípios limítrofes, ciclovia regional entre os mesmos, permitindo maior segurança e incremento do turismo regional.

### **Seção IV Do Conforto Térmico**

Art. 34 O Poder Executivo buscará garantir o conforto térmico nos deslocamentos a pé e por bicicleta com a institucionalização do Plano Diretor da Arborização Urbana de Lajeado, com adoção de espécies adequadas para cada condição de pavimentação e solo, sem criar novos obstáculos nas vias e calçadas públicas.

### **Seção V Das Praças e Parques**



Art. 35 O Poder Executivo revitalizará as praças e parques públicos de toda a área urbana, com intervenções urbanísticas que contemplem a integração da diversidade humana com rampas e pisos acessíveis sem, contudo, desconfigurar os aspectos históricos e culturais.

§ 1º Deverá ser promovida a instalação de brinquedos adaptados.

§ 2º Deverão ser minimizados o impacto de desníveis existentes em terrenos de praças.

## **Seção VI**

### **Dos veículos de tração animal e de propulsão humana**

Art. 36 O Poder Executivo regulamentará o modo de transporte por tração animal na área urbana.

Parágrafo único. Poder Executivo poderá propor projeto de lei que restrinja o uso do modo de transporte por tração animal e propulsão humana nas áreas de maior impacto no fluxo viário, estabelecendo horários e dias de circulação permitida.

Art. 37 O Poder Executivo:

I - manterá cadastramento do veículo tração humana e animal no Departamento de Trânsito;

II - realizará, após regulamentação deste modo de transporte no âmbito municipal, a sua fiscalização periódica;

III - promoverá a discussão e desenvolvimento, conjuntamente com as entidades do setor de coleta seletiva e demais envolvidos, de proposta de regulamentação da atividade e uso deste modo de transporte;

IV - estimulará a adoção de triciclos ou outros meios de cargas, com sinalização e parâmetros de segurança, em substituição ao modo de tração por propulsão humana na área urbana.

## **Seção VII**

### **Da implementação de *parklets***

Art. 38 A instalação de *parklets* é regulamentada pela Lei 11.148, de 11 de março de 2021.

## **Seção VIII**

### **Das intervenções geométrico-viárias**



Art. 39 Poderá ser implantado o avanço de calçadas nos cruzamentos em que a travessia de pedestres seja significativa e em trechos de transposição viária em que a visibilidade seja comprometida por algum fator.

§ 1º Os espaços de avanços de calçadas deverão observar os aspectos do desenho universal em conformidade com a NBR 9050 editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), sem atrapalhar o raio de giro dos veículos.

§ 2º Deverão ser implementados dispositivos de acalmamento de tráfego como as “Zonas 30” nas áreas de maior densidade de deslocamentos por pedestres, principalmente nas áreas de entorno de instituições de ensino, eixos comerciais, embarque e desembarque do transporte coletivo, empreendimentos considerados como PGVs.

## **CAPÍTULO VI DOS MODOS MOTORIZADOS**

### **Seção I**

#### **Dos veículos particulares de passeio: automóveis e motocicletas**

Art. 40 Deverá ser estimulado o uso do transporte coletivo como modo de deslocamento prioritário através do remodelamento do sistema de transporte coletivo e das adequações na rede cicloviária e calçadas urbanas, levando em consideração os PGVs.

### **Seção II**

#### **Do sistema de transporte coletivo por ônibus**

Art. 41 O Poder Executivo deverá:

I - realizar pesquisas O/D (Origem/Destino) em intervalos não superiores a 5 (cinco) anos, objetivando sempre atualizar a demanda e intenções de viagens e a reformulação dos itinerários;

II - ampliar a infraestrutura de apoio ao usuário com instalação de abrigos cobertos e iluminados para embarque e desembarque seguro e acessível;

III - promover a instalação de estações de embarque e desembarque nos locais previamente estabelecidos em estudos e análises de demanda e intenções de viagens;

IV - disponibilizar aos usuários informações dos itinerários, rotas, horários em todos os locais de embarque e desembarque;

V - garantir a sinalização de trânsito em todos os pontos de embarque e desembarque, priorizando a instalação de “baias” nos locais em que seja possível promover o avanço das calçadas;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

VI - promover parceria público-privada com as empresas concessionárias do transporte coletivo por ônibus para realização de pesquisas e projetos de otimização do sistema.

Parágrafo único. A Pesquisa O/D (Origem/Destino) objetiva a reformulação dos itinerários, principalmente para atendimento aos setores adjacentes ao centro, bem como PGVs.

Art. 42 As empresas concessionárias do transporte coletivo urbano deverão:

I – disponibilizar o acesso aos dados do sistema de transporte coletivo urbano de acordo com o disposto na Lei Municipal nº 10.842/2019;

II - promover gradativamente a integração dos demais modos de transportes com o transporte coletivo por ônibus;

III - disponibilizar aos usuários meios de acesso facilitado às informações dos itinerários, rotas, horários;

IV - implantar sistema de monitoramento por GPS nos veículos do transporte coletivo por ônibus;

V - desenvolver ou disponibilizar aplicativo ou outro sistema voltado para os usuários contendo os itinerários, rotas e demais informações do sistema de transporte;

VI - implantar o sistema de bilhetagem eletrônica, otimizando o embarque e a segurança dos usuários.

Art. 43 O Poder Executivo deverá, ainda:

I – estudar a devida pavimentação das vias integrantes das rotas do sistema de transporte coletivo por ônibus;

II - estudar a implantação de corredores exclusivos e/ou faixas exclusivas para o sistema de transporte coletivo por ônibus, preferencialmente nas vias arteriais e gradativamente nas demais vias de conexão dos itinerários, mediante estudos e pesquisas específicas;

III - realizar fiscalização periódica do sistema de transporte coletivo por ônibus para verificação dos aspectos de segurança e garantia da mobilidade conforme os padrões estabelecidos no PLANMOB Lajeado;

IV - verificar a longo prazo a implantação de novos modos de transporte em massa, respeitadas as dinâmicas e demandas locais.

### Seção III



## **Do transporte de passageiros e cargas por táxi, motofrete, vans e por aplicativos**

Art. 44 No que se refere ao transporte de passageiros e cargas por táxi, motofrete, vans e por aplicativos, o Poder Executivo:

I - revisará a Lei Municipal nº 3.848/1986, propondo sua alteração com a inclusão de procedimentos para fiscalização e otimização dos serviços prestados em conformidade com as legislações federais;

II - proporá projeto de lei para regulamentação do transporte de cargas por motocicleta e outros veículos.

III – proporá lei para a regulamentação do transporte por aplicativos.

### **Seção IV**

#### **Do transporte de escolares e universitário intermunicipal**

Art. 45 No que se refere ao transporte de escolares e universitário intermunicipal, o Poder Executivo:

I - regulamentará os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo intermunicipal;

II - mapeará e tornará público os pontos de embarque e desembarque do transporte intermunicipal;

III - viabilizará parcerias público-privadas com as empresas concessionárias do transporte intermunicipal para a instalação de infraestrutura mínima para embarque e desembarque acessível dos passageiros e usuários;

IV - viabilizará a integração dos pontos de embarque/desembarque do transporte Intermunicipal com o Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

V - garantirá a inspeção dos serviços de transporte de escolares conforme artigos 135 e 136 do CTB e resoluções correlatas;

VI - incluirá o transporte universitário e intermunicipal na pesquisa Origem/Destino (O/D) para o replanejamento do modo, infraestrutura, itinerários e integração com o transporte coletivo urbano.

### **Seção V**

#### **Do terminal rodoviário municipal**

Art. 46 No que se refere ao terminal rodoviário municipal, o Poder Executivo deverá:



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

I – exigir e fiscalizar a acessibilidade integral na edificação (sanitários, guichês, piso podotátil);

II – exigir os princípios do Desenho Universal na área externa e do entorno do Terminal Rodoviário;

III - verificar a possibilidade futura de realocação do Terminal Rodoviário para outro setor lindeiro aos eixos rodoviários para acesso direto, minimizando as interações da frota de ônibus com o fluxo urbano, podendo o Terminal constituir um ponto de apoio ao sistema de Transporte Coletivo Urbano por ônibus.

## **CAPÍTULO VII DO SISTEMA VIÁRIO**

### **Seção I Da Hierarquização Viária Urbana**

Art. 47 No que se refere ao sistema viário, o Poder Executivo Municipal deverá:

I – revisar periodicamente, nunca superando o período de 10 (dez) anos, a hierarquização/classificação viária estabelecida no Plano Diretor Municipal, levando-se em consideração aspectos funcionais da via e não apenas de capacidade física com largura e número de faixas;

II – garantir o dimensionamento mínimo das novas vias urbanas, conforme previsto no Anexo 02 do Plano Diretor;

III – garantir a projeção viária estabelecida no Plano Diretor, com dimensionamentos superiores a 16,00 metros conforme a função da via, de acordo com o Anexo 02 do Plano Diretor;

IV – viabilizar o alargamento das principais vias já destacadas no mapa de projeção viária futura, respeitadas as larguras indicadas e recuos de edificações para a efetiva garantia da mobilidade urbana, tráfego e circulação integrada de toda a malha urbana (Anexo 2 do Plano Diretor).

Art. 48 O dimensionamento/largura mínima das vias de circulação será conforme previsto no Anexo 02 do Plano Diretor.

Parágrafo único. Na impossibilidade de projeção viária com esta largura, o Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) deverá deliberar sobre o tema, propondo ações menos impactantes no sistema viário (Anexo 2 do Plano Diretor).

### **Seção II Do Sistema de Circulação Viária**



Art. 49 O Município deverá tornar unidirecionais os sentidos de circulação de vias que apresentem no máximo 8,00 metros de largura, priorizando a ação nas vias no sistema viário local e regional.

### **Seção III Das Transposições Viárias**

Art. 50 O Poder Executivo deverá viabilizar:

I - a implantação das obras prioritárias de transposição viária para ampliação da mobilidade urbana;

II - a transposição segura dos eixos rodoviários, por obras de artes, como viadutos e trincheiras, passarelas e demais mecanismos de engenharia e arquitetura, em que estudos específicos apontem as demandas e mecanismos corretos.

Parágrafo único. Fica aberta a possibilidade do Poder Executivo conveniar com concessionárias ou órgãos responsáveis pela via.

### **Seção IV Dos eixos rodoviários**

Art. 51 No que se refere aos eixos rodoviários, o Poder Executivo deverá:

I - preservar as faixas não edificáveis junto às rodovias para garantir a instalação de vias marginais, estabelecendo acessos adequados aos bairros adjacentes;

II - verificar a viabilidade técnica e operacional dos processos de municipalização de trechos rodoviários junto ao Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) e técnicos municipais, garantindo e promovendo a autonomia na gestão municipal de trechos rodoviários que interceptam a malha urbana local.

### **Seção V Dos Polos Geradores de Viagem (PGVs)**

Art. 52 São classificados como PGVs empreendimentos comerciais ou residências que são responsáveis por atrair para a sua área de influência um número significativo de viagens que poderão causar impactos negativos no sistema viário do entorno.

§ 1º Serão considerados obrigatoriamente PGVs os empreendimentos que, de acordo com o Plano Diretor, forem obrigados a apresentar estudo de Impacto de Vizinhança.

§ 2º Empreendimentos considerados PGVs que solicitarem a sua instalação em esquinas, cruzamentos com sinaleiras e próximos a outros PGVs deverão



apresentar estudo de viabilidade técnica e RIT (Relatório de Impacto de Tráfego), já considerando os impactos destes locais acrescido de novo impacto, competinado à Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN) e ao Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) deliberar sobre a possibilidade ou não do novo PGV em esquinas e sinaleiras.

§ 3º Os locais e empreendimentos considerados como PGVs já consolidados poderão ser notificados a apresentar um RIT (Relatório de Impacto de Tráfego), propondo medidas mitigadoras de tráfego.

Art. 53 Fica estabelecido que todo novo empreendimento considerado como PGV deverá apresentar estudo de viabilidade técnica de implantação na localidade pretendida, acompanhado de Estudo de Impacto de Vizinhança e Estudo de Impacto de Tráfego, para análise dos setores de Obras, da Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN) e do Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU).

§ 1º Para aprovação do empreendimento, serão observados os estudos anexos ao projeto e referidos no *caput*, com contraposição da equipe técnica municipal para garantir o mínimo impacto local, bem como medidas mitigadoras e de acalmamento de tráfego nas áreas do entorno e vias de acesso aos empreendimentos.

§ 2º Os novos PGVs de classificação comercial, quando da solicitação de instalação, deverão contemplar áreas particulares de carga e descarga em lote próprio.

Art. 54 Cabe ao Poder Executivo Municipal:

I - aplicar e fiscalizar, quando da execução do projeto, o número mínimo de vagas veiculares estabelecidas por metragem, conforme Anexo 6 do Plano Diretor;

II - em caso de incompatibilidade da execução quanto ao projeto aprovado, aplicar advertência e multa ao empreendedor, suspendendo alvará até a efetiva adequação.

Art. 55 Em condomínios não edifícios e loteamentos fechados, além das vagas mínimas exigidas pelo Plano Diretor, deve-se destinar vagas para visitantes, prestadores de serviços e demais usuários externos, em lote próprio, conforme Plano Diretor, a fim de evitar impactos na mobilidade urbana.

## **Seção VI**

### **Da Sinalização de Trânsito, Indicativa e de Logradouros**

Art. 56 A sinalização vertical e horizontal de trânsito deverá ser periodicamente revitalizada em toda a malha urbana, conforme normas do CONTRAN e projetos executivos do departamento de trânsito.



Art. 57 Deverá ser viabilizada pelo município a realização de parcerias público-privadas para a consolidação de projeto de atualização da sinalização aérea indicativa de órgãos públicos e pontos turísticos.

## **Seção VII**

### **Da instalação de Redutores de Velocidade, Travessias Elevadas e Radares**

Art. 58 A instalação de novos redutores de velocidade (ondulações transversais) deverá ser precedida da realização de estudos técnicos, observadas as condições viárias do trecho e atendendo às exigências do CONTRAN/DENATRAN.

Parágrafo único. Os redutores de velocidades já instalados deverão ser adequados às normas do CONTRAN, obedecendo as dimensões de altura, largura, sinalização local e de advertência.

Art. 59 A instalação de travessias elevadas para pedestres deverá ser precedida de estudo técnico elaborado pela Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Mobilidade (SEPLAN) e privilegiar os locais de grande volume de pedestres, como escolas, áreas institucionais, praças, prédios públicos e demais empreendimentos que o NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) julgar necessário.

Parágrafo único. As travessias elevadas para pedestres já instaladas deverão ser adequadas às normas do CONTRAN, obedecendo o procedimento, as dimensões de altura, largura, sinalização local e de advertência.

Art. 60 A instalação de radares deverá ser precedida de estudos técnicos conforme resolução CONTRAN e submetidos ao NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) e ao Departamento de Trânsito para apreciação, análise e aprovação.

## **Seção VIII**

### **Das Interdições de vias públicas para festividades, eventos e obras**

Art. 61 As solicitações para interdição viária deverão ser protocoladas na Prefeitura e devidamente encaminhadas ao Departamento de Trânsito para análise e consulta de viabilidade, com 15 (quinze) dias de antecedência, a fim de verificar rotas alternativas e processo de sinalização temporária.

Art. 62 Ficam proibidas as interdições viárias e uso de calçadas públicas para finalidades particulares como casamentos, desfiles promovidos por lojas, dentre outros, salvo em condições de extrema necessidade e nos de obras públicas e reparos nas redes de esgoto e distribuição de água, situações nas quais a interdição deverá ser previamente comunicada à sociedade por vários meios de comunicação.

Parágrafo único. A interdição deverá ser amplamente sinalizada.

Art. 63 Interdições para finalidades coletivas como atividades religiosas, de expressão artística, datas comemorativas regionais e locais, práticas esportivas e



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

ruas de lazer, poderão ser autorizadas pelo Departamento do Trânsito com anuência do NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana), observados os aspectos de segurança, rotas de fuga e sinalização local da interdição.

Art. 64 As interdições viárias em ruas compreendidas pelo sistema de transporte coletivo por ônibus deverão ser evitadas ao máximo para não gerar atrasos nos tempos de viagem e mudança de itinerários.

### **Seção IX**

#### **Dos Veículos de propaganda volante**

Art. 65 Os veículos destinados ao serviço de propaganda volante deverão estar regularizados no Município, junto à SEDETAG.

Parágrafo único. O Departamento de Trânsito fiscalizará a atividade, que deverá observar as regras de circulação para veículos lentos, além da observação quanto aos decibéis adequados conforme orientação do órgão ambiental.

### **Seção X**

#### **Exposição de mercadorias e veículos de revendedoras/ concessionárias em via pública**

Art. 66 Fica proibida a exposição de veículos para venda nas faixas de estacionamento público ou em área de rotatividade sem prévia autorização do Poder Executivo, sob pena de aplicação das sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

### **Seção XI**

#### **Dos Veículos abandonados em vias públicas**

Art. 67 O Poder Executivo editará lei específica com critérios de classificação e parâmetros para caracterização quanto aos veículos abandonados em vias públicas, com objetivo de recolher estes bens, respeitadas as normas vigentes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e procedimentos complementares locais.

Parágrafo único. O projeto de lei visando a regulação dos veículos abandonados em vias públicas deverá ser submetido ao NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) e ao Departamento de Trânsito para parecer prévio.

### **Seção XII**

#### **Das oficinas mecânicas, postos de abastecimento de combustíveis e manutenção de veículos nas calçadas**

Art. 68 Os empreendimentos destinados à manutenção de veículos deverão sinalizar as entradas e saídas veiculares com instalação de luz intermitente, fai-



xas zebradas, setas indicativas e ilhas de refúgio para segurança dos pedestres e condutores viários, em conformidade com a resolução do CONTRAN.

Art. 69 A manutenção e reparos veiculares deverão ser realizados somente no terreno das oficinas, ficando vedada a manutenção nas calçadas e em vias públicas.

Art. 70 Fica proibido o estacionamento de veículos em manutenção em frente e nas imediações do empreendimento.

### **Seção XIII**

#### **Do uso de caçambas ou contêineres de depósito de entulhos de construção civil**

Art. 71 As caçambas destinadas à coleta de entulhos de construção civil deverão apresentar cores vivas com faixas retroflexivas padrão ABNT em todas as arestas, identificação com nome da empresa e contato telefônico em fonte arial caixa alta de no mínimo 25 cm de altura do letrário.

Parágrafo único. Nas caçambas deverão constar o seguinte texto: “Disque-denúncia: em caso de irregularidade, ligue para (51) 3982-1072 – Departamento de Trânsito de Lajeado”.

Art. 72 As caçambas destinadas à coleta de entulhos da construção civil deverão ser estacionadas de acordo com o estacionamento regulamentado na via pública.

Art. 73 A ocupação de vagas da área de rotatividade deverá ser realizada com a devida autorização da concessionária.

Art. 74 Fica proibido estacionar caçambas nas vagas de motos, embarque e desembarque rápido, carro forte, idosos, PCD (pessoa com deficiência) e em frente a rampas de acesso.

### **Seção XIV**

#### **Dos Novos Loteamentos**

Art. 75 Deverá ser garantido o prolongamento das vias já consolidadas quando da aprovação de novos loteamentos residenciais, respeitadas as projeções já estabelecidas no Plano Diretor, evitando a fragmentação do sistema viário geral e a impossibilidade de inserção de rotas do transporte coletivo por ônibus.

Art. 76 Todo novo loteamento deverá ser entregue à sociedade com a devida sinalização horizontal e vertical de trânsito, bem como a sinalização de logradouros, acessibilidade por rampas nos cruzamentos/esquinas e a faixa de caminhabilidade já pavimentada (3 metros).

Art. 77 Incentivar a construção de ciclovias nos novos loteamentos.



Art. 78 No caso de condomínios fechados, o município deverá propor que estes, na medida do possível, implantem vias de ligação entre as vias arteriais e perimetrais sem desfragmentar o sistema viário entre os loteamentos já consolidados.

### **Seção XV Do Sistema de Carga e Descarga de Mercadorias**

Art. 79 O Poder Executivo deverá, com relação ao sistema de carga e descarga de mercadorias:

I – verificar junto ao NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) para implantação de médio a longo prazo, a necessidade de implantação de um anel viário para evitar o fluxo de veículos longos e interação com o fluxo urbano;

II – desenvolver um Plano de Circulação Urbana com foco na restrição e/ou ordenamento dos veículos do sistema de cargas e descargas urbanas;

III – adequar os horários já estabelecidos nas vagas de carga e descarga central para melhor atendimento aos usuários;

IV – ampliar a fiscalização nas áreas de carga e descarga para garantir o efetivo uso das mesmas.

### **Seção XVI Dos estacionamentos**

Art. 80 A ampliação e redução da área de abrangência do estacionamento rotativo devem ocorrer somente mediante estudos técnicos e de interesse coletivo, com solicitação apresentada ao Departamento de Trânsito e prévia apreciação do NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana).

Art. 81 O poder público deverá viabilizar a criação de bolsões de estacionamento coletivo destinados aos veículos leves, como automóveis e motos, bem como compartilhado com bicicletários, podendo os mesmos estarem localizados nos parques municipais e áreas de uso comum.

Art. 82 Edifícios-garagem podem ser criados e autorizados mediante apresentação de projeto de edificação, infraestrutura, capacidade, localização e estudos de viabilidade e impacto de tráfego, devidamente apresentados para apreciação do NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) e Departamento de Trânsito.

Parágrafo único. O número máximo de edifícios-garagem pode ser limitado em função do índice de motorização e frota registrada no município.

Art. 83 Empreendimentos empresariais que explorem a atividade de estacionamento deverão possuir obrigatoriamente sinalização indicativa de entrada e saída de veículos.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

Art. 84 As vagas especiais destinadas às pessoas com deficiência (PCDs) e idosos deverão ser ampliadas conforme demanda, respeitando a proporção de tais grupos na população local.

Art. 85 Caso haja a pretensão de instalação de vagas sobre calçada ou afastamento frontal em novas edificações, o requerente deverá consultar o Departamento de Trânsito e Secretaria de Obras para verificar a viabilidade, ficando proibido o rebaixamento total da guia da calçada para implantação de estacionamento sobre a calçada mesmo que haja recuo da edificação.

### **Seção XVII Da Área Rural**

Art. 86 As ações e projetos de mobilidade devem integrar a área rural, principalmente quanto à garantia de infraestrutura e condições viárias de tráfego seguro nas estradas vicinais e na inserção do transporte coletivo por ônibus.

## **CAPÍTULO VIII DAS AÇÕES PRIOTÁRIAS POR EIXOS**

Art. 87 Ficam estabelecidas como ações prioritárias para o Eixo 01 - Educação para a Mobilidade Urbana:

I - instituir o Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana (NMMU) em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei;

II - divulgar a Política Municipal de Mobilidade Urbana apresentando os eixos temáticos e as ações prioritárias do plano;

III - divulgar o Plano de Mobilidade Urbana nas redes sociais e site da Prefeitura Municipal de Lajeado/RS;

IV - viabilizar a análise, tratamento e divulgação dos dados estatísticos pelo Departamento de Trânsito com objetivo de monitorar o comportamento, perfil e índices de mobilidade urbana municipal para auxiliar o NMMU (Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana) e o Poder Executivo na tomada de decisões quanto às ações e projetos do PLANMOB.

Parágrafo único. Os incisos II, III e IV deverão ser implementados em até 12 (doze) meses da publicação desta Lei.

Art. 88 Ficam estabelecidas como ações prioritárias para o Eixo 02 - Modos Não Motorizados, a serem implementadas após a publicação desta Lei:

I – incentivar a acessibilidade das calçadas com rampas, piso tátil e dimensionamentos adequados, conforme estabelecido nas diretrizes;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

II – priorizar a implantação da rede cicloviária local em conexão com o sistema viário e inserção do modo bicicleta como meio de transporte seguro, eficiente e integrado.

Art. 89 Ficam estabelecidas como ações prioritárias para o Eixo 03 - Modos Motorizados, a serem implementadas após a publicação desta Lei:

I - realizar pesquisa origem/destino, com o objetivo de otimizar o sistema e propor novos itinerários com objetivo de ampliar o atendimento;

II - regulamentar em leis e normas específicas os serviços de transporte individual de passageiros, em especial o motofrete e transporte por aplicativos.

Art. 90 Ficam estabelecidas como ações prioritárias para o Eixo 04 - Sistema Viário, a serem implementadas após a publicação desta Lei:

I - priorizar as obras e intervenções viárias propostas com o objetivo de ampliar a transposição nos trechos rodoviários de forma mais segura e eficiente;

II - garantir os prolongamentos viários de modo a ampliar a mobilidade e a fluidez no processo de expansão urbana.

## **CAPÍTULO IX DAS FONTES DE RECURSOS**

Art. 91 O Poder Executivo, para a promoção das ações e diretrizes da Mobilidade Urbana Municipal, deverá observar as dotações orçamentárias a cada ano bem como realizar Parcerias Público-Privadas (PPP) e requisição de recursos federais quando da liberação de programas para a promoção da mobilidade urbana.

## **CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 92 O PLANMOB Lajeado deve ser revisado em um prazo não superior a 10 (dez) anos após sua entrada em vigor.

Art. 93 As ações e projetos de mobilidade devem contemplar as comunidades rurais.

Art. 94 As propostas, ações e projetos constantes nesta Lei são o resultado dos estudos desenvolvidos pela equipe da Secretaria do Planejamento e Mobilidade Urbana, além da participação popular através de audiências públicas e pesquisas junto à sociedade.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

Art. 95 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**MARCELO CAUMO**  
**PREFEITO**



---

**JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 124/2023**

Expediente: 8182/2023

**SENHORA PRESIDENTE,  
SENHORES VEREADORES.**

Encaminhamos a essa Casa Legislativa o Projeto de Lei anexo que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana – PLANMOB Lajeado.”

A propositura estabelece diretrizes, ações, projetos e prazos para a promoção da acessibilidade, integração e mobilidade territorial em consonância à Lei Federal nº 12.587/2012.

A Mobilidade Urbana é um atributo, um adjetivo da cidade. Por mobilidade urbana, entende-se a integração entre os modos de transporte e a melhoria da qualidade no deslocamento de pessoas (lembrando que calçadas são um modo de transporte). Além disso, não se pode esquecer que a mobilidade urbana também contempla a necessidade da circulação de veículos automotores que transportam pessoas e cargas.

É necessário organizar e ordenar as formas de deslocamento de pessoas e veículos no território da cidade, lembrando sempre que para trabalhar a mobilidade no município, a primeira vertente dos conceitos é a cidadania.

As prioridades destacadas no PLANMOB, em linha de importância, são os pedestres (incluindo aqui os cadeirantes), os ciclistas, o transporte público, transporte de carga e transporte individual. É possível utilizar todas as formas de transporte se tivermos um sistema viário completo (calçadas, avenidas, ruas, etc.).

A política de mobilidade urbana estabelece que os modos NÃO-MOTORIZADOS (deslocamentos a pé, por bicicleta e os aspectos de acessibilidade) devem ser privilegiados nas ações e projetos voltados nas áreas de trânsito e transporte, promovendo assim a democratização dos espaços urbanos e a inclusão social (principalmente para as pessoas consideradas com PCDs – pessoas com mobilidade reduzida: idosos, deficientes físicos, gestantes, crianças, obesos e politraumatizados).

Num segundo momento, os Modos de Transporte designados como MOTORIZADOS, devem ser analisados, priorizando o TRANSPORTE COLETIVO, de forma a minimizar o uso desordenado do transporte individual por automóveis e motos, reduzindo assim o número de veículos nas vias públicas.

Importante suscitar que o Projeto de Lei em tela foi encaminhado a esta Casa para análise prévia, com participação efetiva da Comissão de Mobilidade Urbana. Além disso, o Fórum das Entidades também apresentou propostas de melhorias.

A equipe técnica da SEPLAN, de posse destas relevantes participações, avaliou as mesmas e fez os ajustes que julgou necessários para que tenhamos um Plano de Mobilidade Urbana que vai ao encontro da comunidade. Além disso, os estudos preliminares do Plano contemplaram a realização de audiências públicas.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO  
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

---

Diante das argumentações acima expostas, solicitamos a apreciação e aprovação da proposta pela Casa Legislativa em regime de urgência, conforme disposto no art. 41 da Lei Orgânica Municipal.

Atenciosamente,

**LAJEADO, 22 DE NOVEMBRO DE 2023.**

**MARCELO CAUMO  
PREFEITO**