

# **P3 – ELABORAÇÃO, DISCUSSÃO E PACTUAÇÃO DE PROPOSTAS**

ETAPA 3 – ELABORAÇÃO, DISCUSSÃO E PACTUAÇÃO DE PROPOSTAS  
REVISÃO DO PLANO DIRETOR URBANÍSTICO AMBIENTAL  
NOVO HAMBURGO/RS

JANEIRO/2023



## **plano diretor urbanístico ambiental de novo hamburgo**

**PREFEITURA**  
NOVO HAMBURGO

**DESENVOLVIMENTO  
URBANO E HABITAÇÃO**  
PREFEITURA  
NOVO HAMBURGO

**PDUA**  
novo hamburgo

## APRESENTAÇÃO

O presente documento técnico compõe o P3 — Elaboração, Discussão e Pactuação de Propostas, produzido durante a Etapa 3 – Elaboração, Discussão e Pactuação de Propostas do processo de revisão Plano Diretor Urbanístico Ambiental (PDUA) de Novo Hamburgo, decorrente da Concorrência Pública 004/2021 e Contrato de Prestação de Serviços 070/2022, celebrado no 06 de junho de 2022, entre a URBTEC™ Engenharia, Planejamento e Consultoria e a Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo, cuja Ordem de Serviço foi emitida no dia 06 de junho de 2022.

---

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO**

**Fátima Daudt**

Prefeita Municipal

**Márcio Lüders**

Vice Prefeito Municipal

**Roberta Gomes de Oliveira**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH

**Ráfaga Fontoura**

Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMAM

**Greyce da Luz**

Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários – SEMOPSU

**Jurema de Lima Pieper**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – SDS

**Paraskevi Bessa-Rodrigues**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SEDEC

**Maristela Guasselli**

Secretaria Municipal de Educação – SME

**Daniel Augusto Becker**

Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL

**Marcelo André Reidel**

Secretaria Municipal de Saúde – SMS

**Roberto Jungthon**

Secretaria Municipal de Segurança – SEG

**Ralfe Cardoso**

Secretaria Municipal de Cultura – SECULT

**Fauston Gustavo Saraiva**

Secretaria Municipal Administração – SEMAD

**Gilberto dos Reis**

Secretaria Municipal da Fazenda – SEMFAZ

**Fernanda Luft**

Procuradoria Geral do Município – PGM

## **EQUIPE DE COORDENAÇÃO**

**Laís Corteletti**

Fiscal do Contrato | Ms. Arquiteta Urbanista

**André Felipe Brenner**

Arquiteto Urbanista

**Sabrina Lauermann**

Arquiteta Urbanista

**Patricia R. Steigleder**

Arquiteta Urbanista

---

## **EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL**

André Felipe Brenner

Anna Lúcia Kintschner

Daniele Merkel Rhoden Alberti

Débora Hagar Coutinho

Laís Corteletti

Leandro de Bortoli

Maura Gelcich

Rafael Gustavo Lucas

Rita de Cássia Souza Richardt

Willian de Souza e Silva

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH

Micheli Andrea Lamb

Mirian Marcolin

Raquel de Mattos Manica

Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMAM

Leandro Koche

Martin Werno Wagner

Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários – SEMOPUSU

Andrea Regina Metz

Daniel Miranda de Oliveira

Secretaria Municipal de Cultura – SECULT

Raoni Marques Teixeira

Rogério da Silva Schonardie

Nélvia Roselaine Pereira

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SEDEC

Daiane da Silveira Fernandes

João Ricardo Leturiondo Pureza

**Nelza Nair dos Reis**

Serviços de Água e Esgoto de Novo Hamburgo – Comusa

**Fernanda Oliveira Souza**

**Udo Sarlet**

Procuradoria Geral do Município – PGM

**Patricia Rappa Pallaoro**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – SDS

**Eduarda Luft**

Secretaria Municipal da Administração – SEMAD

**Fábio Alexandre Branco**

Secretaria Municipal da Fazenda – SEMFAZ

**Clayton Reinaldo de Souza**

**Eduardo Stielor Rodrigues**

Secretaria Municipal de Educação – SMED

**Breno Dreher Junior**

**Carlos Alberto Rosário Izidoro Júnior**

Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL

**Josiane Gisele Bressan**

**Julyana Sthefanie Simoes Matos**

Secretaria Municipal de Saúde – SMS

**Sérgio Ricardo Carvalho**

Secretaria Municipal de Segurança – SEG

**Vanessa Andrea Fleck Dias**

Gabinete da Prefeita – GP

---

## CONCIDADE

### *PODER PÚBLICO*

**Eduarda Luft**

Representante do Gabinete

**Roberta Gomes de Oliveira**

**Laís Corteletti**

**André Felipe Brenner**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH

**Bárbara Potrich Zen**

Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMAM

**Volmir de Souza**

Secretaria Municipal de Segurança – SES

**Andrea Regina Metz**

Secretaria Municipal de Cultura – SECULT

**Eliseu Raimundo**

Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários – SEMOPSU

**Deivid Schu Schilling Dias**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SEDEC

**Cinara de Araújo Vila**

Procuradoria-geral do Município – PGM

**Silvio Paulo Klein**

COMUSA

### *MOVIMENTOS SOCIAIS E POPULARES*

**Valnei Rodrigues**

Assoc. Moradores Bairro Petrópolis

**Gilvâncio José de Abreu da Silva**

Assoc. Moradores Bairro Santo Afonso

**Cleverton Alceu Bonn da Silva**

Assoc. Moradores Bairro Canudos

**Giovane Barbosa de Souza**

Assoc. Moradores Nações Unidas

**Guilherme Henz**

Assoc. Moradores e Empreendedores de Hamburgo Velho

**Suzana Regina Weyand**

Assoc. Moradores Bairro Rincão

**José Antônio F.V.S. Pezzi**

Associação de Arquitetos e Engenheiros de Novo Hamburgo – ASAEC

**ENTIDADES EMPRESARIAIS****Eduardo Henrique Schaeffer**

Sindicato da Indústria da Construção Civil – Sinduscon

**Maicon Schaab**

Associação Comercial e Industrial de Novo Hamburgo – ACI

**ENTIDADES DOS TRABALHADORES****Irineu Judá Vanzin Bortolini**

Cooperativas Habitacionais

**Carlos Eduardo Braun**

Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/RS

**Clarice Kayser Kehl**

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA

**Fausto Henrique Steffen**

Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU

**ORGANIZAÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS****Ieda Maria Buttenbender**

Associação dos Deficientes Físicos de Novo Hamburgo – ADEFI

---

## **EQUIPE DA CONSULTORA URBTEC™**

### *EQUIPE TÉCNICA CHAVE*

**Zulma das Graças L. Schussel**

Coordenadora Geral Técnica | Msc. Arquiteta Urbanista

**Gustavo Taniguchi**

Coordenador Adjunto | Msc. Eng. Civil

**Manoela Fajgenbaum Feiges**

Coordenadora Adjunta | Msc. Arquiteta Urbanista

**Luciane Leiria Taniguchi**

Advogada

**Tami Szuchman**

Dra. Arquiteta Urbanista

**Altair Rosa**

Dr. Engenheiro Ambiental

**Fabiane Baran Cargano**

Msc. Socióloga

**Luara Andrade Godoi de Moraes**

Assistente Administrativa

**Viviane Cristina Cardoso**

Assistente Administrativa

### *EQUIPE TÉCNICA COMPLEMENTAR*

**Débora Follador**

Dra. Arquiteta Urbanista

**Ana Lucia Ceccon**

Arquiteta Urbanista

**Juliano Geraldi**

Dr. Arquiteto Urbanista

**Mariano de Matos Macedo**

Dr. Economista

**Douglas Christofari Viero**

Engenheiro Civil

**Cecília Parolim Ferraz**

Engenheira Cartógrafa

**Máximo A. S. Miqueles**

Engenheiro Cartógrafo

**Fabiana Marcon Bettu**

Esp. Geóloga

**Sérgio Lucatelli Zacarias**

Msc. Jornalista

**Matheus Rocha Carneiro**

Jornalista

**Giovanna Tramujas**

Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

**Ilana Kruchelski**

Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

---

## SIGLAS

AMOLOMBA	Associação de Moradores de Lomba Grande
AP	Arranjo populacional
AP SL-NH	Arranjo Populacional São Leopoldo–Novo Hamburgo
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
ATHIS	Assessoria Técnica em Habitação de Interesse Social
CAF	Banco de Desenvolvimento da América Latina
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAPs	Centro de Atenção Psicossocial
CC LG	Corredor Histórico-Cultural Lomba Grande
CDP	Condicionantes, Deficiências e Potencialidades
CIT	Centro de Inovação Tecnológica
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
COMUSA	Serviços de Água e Esgoto de Novo Hamburgo
CONCIDADE	Conselho da Cidade de Novo Hamburgo
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
CREAS	Centro de Referência Especializado de Assistência Social
CT&I	Ciência, Tecnologia e Inovação
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DOTS	Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
DUE	Diretrizes Urbanísticas Especiais
EC	Equipe de Coordenação
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança

---

EMEI	Escolas Municipais de Educação Infantil
FEEVALE	Federação de Estabelecimentos de Ensino Superior em Novo Hamburgo
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FUNCIDADE	Fundo Municipal de Desenvolvimento da Cidade
Granpal	Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre
ILPF	Integração Lavoura-Pecuária-Floresta
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INMET	Instituto Nacional de Meteorologia
IPHAE	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LED	Diodo Emissor de Luz
MAQ	Macrozona de Adensamento e Qualificação
ME	Macrozona de Estruturação
MEI	Microempreendedor Individual
MPA	Macrozona de Proteção Ambiental
MR	Macrozona Rural
NAU	Nova Agenda Urbana
NH	Novo Hamburgo
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OODC	Outorga Onerosa do Direito de Construir
OUC	Operações Urbanas Consorciadas
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento

---

PAI	Plano de Ação e Investimentos
PCVA	Casa Verde e Amarela
PDM	Plano Diretor Municipal
PDMI	Programa de Desenvolvimento Municipal Integrado
PDMU	Plano Diretor de Mobilidade Urbana
PDUA	Plano Diretor Urbanístico Ambiental
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PEUC	Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios
PIB	Produto Interno Bruto
PMNH	Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
PMS	Plano Municipal de Saúde
PMSB	Plano Municipal de Saneamento Básico
PNSR	Plano Nacional de Saneamento Rural
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
REURB	Regularização Fundiária Urbana
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre
RPPN	Reserva Particular de Proteção Natural
RS	Rio Grande do Sul
SA LG	Setor de Amortecimento Lomba Grande
SC LG	Setor Central Lomba Grande
SCE	Setor Centro Expandido
SCHC	Setor Centro Histórico-Cultural
SDE	Seminário de Desenvolvimento Econômico
SDS	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

---

SECULT	Secretaria Municipal da Cultura
SEDEC	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
SEDUH	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação
SEMAM	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
SEMOPUSU	Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SL	São Leopoldo
SI	Setor Industrial
SI LG	Setor Industrial Lomba Grande
SIGNH	Sistema de Informação Geográfica de Novo Hamburgo
SMED	Secretaria Municipal de Educação
SMS	Secretaria Municipal de Saúde
SNC	Sistema Nacional de Cultura
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SOM	Setor de Ocupação Mista
SOM LG	Setor de Ocupação Mista Lomba Grande
SR1	Setor Residencial 1
SR2	Setor Residencial 2
TPC	Transferência de Potencial Construtivo
UC	Unidade de Conservação
UPA	Unidades de Pronto Atendimento

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>Princípios para a revisão do PDUA</b> .....	<b>24</b>
<b>2</b>	<b>Contribuições da Sociedade Civil</b> .....	<b>27</b>
2.1	Contribuições Virtuais .....	27
2.2	Oficinas Comunitárias de Propostas .....	27
2.3	Fichas de Contribuição.....	28
<b>3</b>	<b>Diretrizes e Propostas</b> .....	<b>29</b>
3.1	Socioeconômico .....	29
3.2	Ambiental .....	43
3.3	Infraestrutura Municipal .....	59
3.4	Uso e Ocupação do Solo .....	76
3.5	Institucional .....	93
<b>4</b>	<b>Ordenamento do Território</b> .....	<b>103</b>
4.1	Macrozoneamento Municipal .....	103
4.1.1	Macrozonas municipais de Novo Hamburgo .....	104
4.2	Setorização .....	110
4.3	Áreas Especiais .....	126
4.3.1	Áreas de interesse social (AIS).....	126
4.3.2	Áreas de Interesse Ambiental (AIA).....	129
4.3.3	Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN).....	131
4.3.1	Áreas de Interesse Público (AIP).....	133
4.3.2	Núcleos rurais urbanos.....	138
4.4	Parcelamento do Solo .....	141
4.5	Hierarquia viária .....	145
<b>5</b>	<b>Instrumentos Urbanísticos</b> .....	<b>166</b>
5.1	Relatório de Compatibilidade Urbanística (RCU) .....	166
5.2	Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC).....	168
5.3	Transferência do Direito de Construir (TDC).....	171
5.4	Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).....	175
5.5	Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (PEUC) .....	178

---

5.1	Direito de Preempção.....	179
5.2	Áreas Especiais de Interesse Social (AIS) .....	180
5.3	Fruição Pública .....	182
5.4	Fachada Ativa .....	183
<b>6</b>	<b>Projetos Estratégicos .....</b>	<b>185</b>
6.1	Conformação de Corredor verde entre a APA Norte e a APA Sul ....	185
6.2	Estruturação do Setor Turístico de Novo Hamburgo.....	192
6.3	Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado de Lomba Grande..	202
<b>7</b>	<b>Referências.....</b>	<b>212</b>
<b>8</b>	<b>Anexos.....</b>	<b>215</b>
8.1	Anexo I – Contribuições Virtuais .....	215
8.2	Anexo II – Matriz CDP.....	223
8.2.1	Matriz CDP – Eixo Uso do Solo e Gestão .....	223
8.2.2	Matriz CDP – Eixo Ambiental .....	255
8.2.3	Matriz CDP – Eixo Socioeconômico e Infraestrutura Municipal..	279
8.3	Anexo III – Fichas de Contribuição.....	327

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Áreas de Interesse Social e ocupações irregulares .....	128
Figura 2 - Proposta de Áreas de Interesse Social .....	129
Figura 3 - Áreas Especiais: Interesse Ambiental.....	130
Figura 4 - Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN) .....	133
Figura 5 - Mancha de Inundação do Rio dos Sinos.....	134
Figura 6 - Áreas Especiais de Interesse Público .....	136
Figura 7 - Áreas Especiais: Interesse Público .....	137
Figura 8 - Proposta de Núcleos Rurais Urbanos revisada .....	139
Figura 9 - Hierarquização do eixo das ruas Barão de Santo Ângelo, Florença e Vidal Brasil .....	146
Figura 10 - Hierarquização do eixo Estrada Vereador Oscar Horn e Avenida Alcântara .....	147
Figura 11 - Hierarquização do eixo das ruas América, Vereador Oscar Horn e Joaquim Oliveira.....	147
Figura 12 - Adaptação da Hierarquia Viária entre as vias Saporanga e Mundo Novo.....	148
Figura 13 - Adaptação da Hierarquia Viária no eixo Avenida Dr. Maurício Cardoso, Rua Marcílio Dias e avenida Primeiro de Março .....	149
Figura 14 - Hierarquização do eixo das ruas Flores da Cunha, Alegrete, João Wendelino Hennemann e Guilherme Growermann.....	149
Figura 15 - Hierarquização do eixo das ruas Dr. João Daniel Hillebrand, General Cândido Mariano Rondon e Adão Steigleder .....	150
Figura 16 - Hierarquização da Av. General Daltro Filho.....	151
Figura 17 - Proposta de ajuste na hierarquização e de diretrizes no bairro Lomba Grande .....	152
Figura 18 - Trecho da Av. Primeiro de Março.....	156
Figura 19 - Trecho da Av. Pedro Adams Filho .....	157
Figura 20 - Trecho da Rua Engenheiro Jorge Schury .....	158
Figura 21 - Trecho da Rua Guarujá.....	159
Figura 22 - Trecho da Rua Guia Lopes .....	160

---

Figura 23 - Trecho da Rua 25 de Julho.....	161
Figura 24 - Setorização proposta para o sistema viário .....	163
Figura 25 - Setorização de calçadas propostas .....	163
Figura 26 - Exemplo de área sujeita à Outorga Onerosa do Direito de Construir .....	168
Figura 27 - Exemplo de área sujeita à Transferência do Direito de Construir .....	172
Figura 28 - Empreendimento Imobiliário sujeito ao Estudo de Impacto de Vizinhança.....	175
Figura 29 - Exemplo da aplicação do PEUC .....	179
Figura 30 - Modelo de aplicação do Direito de Preempção.....	179
Figura 31 - Exemplo de área passível de regularização e de habitação em área de risco.....	181
Figura 32 - Exemplo de demarcação de área para AIS .....	181
Figura 33 - Exemplo da aplicação da Fruição Pública .....	182
Figura 34 - Exemplo de aplicação de fachada ativa.....	184
Figura 35 - Parcão e sua zona de amortecimento.....	188
Figura 36 - Projeto Estratégico - Corredor Verde .....	189
Figura 37 - Projeto Estratégico - Corredor Verde .....	190
Figura 38 - Projeto Estratégico - Corredor Verde .....	192
Figura 39 - Portal de Turismo de Novo Hamburgo.....	194
Figura 40 - Equipamentos de Turismo, Equipamentos de Cultura, Centro Histórico e Corredores Culturais de Novo Hamburgo. ....	198
Figura 41 - Exemplo de Roteiro Turístico Rural - Caminho do Vinho, em São José dos Pinhais (PR) .....	199
Figura 42 - Bus Tour Caminho do Vinho .....	201
Figura 43 - Diagrama: Dimensões do Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado de Lomba Grande .....	203
Figura 44 - Setores do PDUA (2004) em Lomba Grande.....	204
Figura 45 - Proposta da Setorização de Lomba Grande .....	206

---

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa com a proposta de Macrozoneamento .....	109
Mapa 2 - Mapa com a proposta de Setorização.....	114
Mapa 3 - Proposta de Áreas Especiais .....	140
Mapa 4 - Mapa da hierarquização viária proposta .....	153

---

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Diretrizes 1 a 6 – Socioeconômico .....	32
Quadro 2 – Diretriz 7 – Socioeconômico .....	40
Quadro 3 – Diretriz 8 – Ambiental .....	44
Quadro 4 – Diretriz 9 – Ambiental .....	49
Quadro 5 – Diretriz 10 – Ambiental .....	52
Quadro 6 – Diretriz 11 – Ambiental .....	57
Quadro 7 – Diretriz 12 – Infraestrutura Municipal.....	62
Quadro 8 - Diretriz 13 - Infraestrutura Municipal .....	66
Quadro 9 - Diretriz 14 - Infraestrutura Municipal .....	70
Quadro 10 - Diretriz 15 - Infraestrutura Municipal .....	74
Quadro 11 - Diretriz 16 - Uso e Ocupação do Solo .....	77
Quadro 12 – Diretrizes 17 e 18 – Uso e Ocupação do Solo.....	80
Quadro 13 – Diretriz 19 e 20 – Uso e Ocupação do Solo .....	85
Quadro 14 - Diretriz 21 - Uso e Ocupação do Solo .....	90
Quadro 15 – Diretrizes 22 e 23 - Institucional .....	93
Quadro 16 – Competências e composição do CONCIDADE .....	97
Quadro 17 - Competências e composição proposta da Comissão Permanente do PDUA .....	99
Quadro 18 – Macrozoneamento Municipal de Novo Hamburgo.....	107
Quadro 19 - Classificação dos usos .....	112
Quadro 20 - Parâmetros para o parcelamento do solo .....	143
Quadro 21 - Parâmetros para a definição de áreas a serem doadas ao Município na aprovação de loteamentos .....	144
Quadro 22 - Vias cuja a caixa existente é inferior a caixa projetada no PDUA .....	155
Quadro 23 - Fator de Interesse Social (FS) para o cálculo da OODC.....	170
Quadro 24 - Valor do índice "i" para o cálculo do potencial construtivo dos imóveis cedentes de TDC .....	174
Quadro 25 - Legislações voltadas à um Turismo Inclusivo .....	195

---

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Regime Urbanístico do Setor Centro Expandido.....	115
Tabela 2 - Regime Urbanístico do Setor de Ocupação Mista .....	115
Tabela 3 - Regime Urbanístico do Setor Residencial 1 .....	116
Tabela 4 - Regime Urbanístico do Setor Residencial 2.....	117
Tabela 5 - Regime Urbanístico do Setor Centro Histórico-Cultural .....	117
Tabela 6 - Regime Urbanístico do Setor Industrial.....	118
Tabela 7 - Regime Urbanístico do Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande .....	119
Tabela 8 - Regime Urbanístico do Setor Central de Lomba Grande.....	120
Tabela 9 - Regime Urbanístico do Setor de Amortecimento de Lomba Grande .....	121
Tabela 10 - Regime Urbanístico do Setor de Ocupação Mista de Lomba Grande .....	121
Tabela 11 - Regime Urbanístico do Setor Industrial de Lomba Grande .....	122
Tabela 12 - Regime Urbanístico da APA Norte .....	123
Tabela 13 - Regime Urbanístico da APA Sul .....	124
Tabela 14 - Regime Urbanístico da APA Lomba Grande.....	124
Tabela 15 - Regime Urbanístico da Macrozona Rural.....	125
Tabela 16 - Dimensões mínimas dos componentes do sistema viário.....	164
Tabela 17 - Índices de aproveitamento básico e máximo por setor .....	171
Tabela 18 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 05.....	223
Tabela 19 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 06.....	231
Tabela 20 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 07.....	239
Tabela 21 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 08.....	247
Tabela 22 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 05 .....	255

---

Tabela 23 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 06 .....	261
Tabela 24 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 07 .....	267
Tabela 25 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 08 .....	273
Tabela 26 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 05 .....	279
Tabela 27 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 06 .....	290
Tabela 28 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 07 .....	302
Tabela 29 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 08 .....	314

## **1 PRINCÍPIOS PARA A REVISÃO DO PDUA**

Para que esta revisão esteja em conformidade com compromissos internacionais, os “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” (ODS), estabelecidos em 2015 pela ONU, têm sido considerados no desenvolvimento desta etapa. Assim sendo, as propostas apresentadas buscam respeitar o interesse coletivo local e também princípios de interesse global, estando os primeiros relacionados com a segurança alimentar, a saúde, a educação, a erradicação da pobreza, o respeito à diversidade e a redução das desigualdades; e os últimos com enfoque sobre as mudanças climáticas e o uso sustentável do solo, das águas e dos ecossistemas da Terra.

Partindo de tal questão, torna-se importante destacar que os ODS podem se apresentar de forma direta ou indireta nas proposições a serem realizadas no PDUA. De qualquer forma, entende-se a indispensabilidade de se planejar as cidades levando em conta tais objetivos.

Em 2016, a Agência Onu-Habitat — programa da ONU para Assentamentos Humanos — reforçou os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável por meio da Nova Agenda Urbana (NAU) que determina metas para que as cidades sejam habitáveis, inclusivas, saudáveis, sustentáveis, seguras, com as funções urbanas organizadas e compactas, e resilientes aos fenômenos naturais.

Outros princípios e conceitos norteadores de grande relevância nesta revisão, tendo sido discutidos ao longo do desenvolvimento das propostas, dada sua coerência com a realidade do município de Novo Hamburgo, são listados a seguir.

### **Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável**

Delineada a partir do conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), tal forma de planejamento urbano objetiva estimular uma ocupação do solo compacta, com uso misto, com ruas de atividades intensas e diversificadas, que sejam seguras para pedestres, para bicicletas, transporte coletivo e, com menor prioridade, o transporte individual.

Cabe destacar que o desenvolvimento do território municipal de forma ordenada e qualificada constitui um dos objetivos estipulados pelo PDUA de Novo Hamburgo de 2004 (NOVO HAMBURGO, 2004), o qual definiu a necessidade de promoção de centralidades urbanas que auxiliassem na diversificação de usos e na diminuição da necessidade de deslocamento da população por meio de setores e corredores específicos. Em meio ao diagnóstico realizado, verificou-se a demanda pela elaboração de propostas que fomentassem a criação e o fortalecimento das centralidades no município, sendo tal tema abordado ao longo da presente etapa.

Ainda, também é válido citar que o princípio de Mobilidade Universal Sustentável foi assimilado à revisão do PDUA a partir de questões de organização territorial de uso do solo e também de propostas para o sistema viário. Tal conceito busca promover alternativas ao transporte automotivo tradicional, estimulando o transporte coletivo e modais ativos, como bicicleta e caminhada. Dessa forma, proposições foram realizadas levando em conta questões de hierarquia viária, demandas por melhorias no transporte coletivo citadas pela população em Oficinas Comunitárias, além de possibilidade de incremento da mobilidade ativa.

## **Cidades Sustentáveis**

O conceito de Cidades Sustentáveis compreende uma estrutura de planejamento que defende a sustentabilidade, — a qual, por sua vez, encontra-se determinada pelo equilíbrio entre as necessidades do ser humano e a preservação dos recursos naturais, nos âmbitos cultural, social, econômico, ecológico e espacial.

Tal conceito é indispensável para o cenário atual, em especial para o contexto latino-americano. Segundo o Relatório de Economia e Desenvolvimento de 2017, realizado pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), a segunda região mais urbanizada do mundo depois da América do Norte é América Latina, sendo também a que possui o maior crescimento de população urbana nas últimas décadas (CAF, 2017). Esse

---

contexto demonstra como é necessária a preocupação com o impacto gerado em paralelo com a vivência compatível ao meio ambiente (GIRARDET, 1993).

## **Combate às Mudanças Climáticas**

O combate às mudanças climáticas mostra-se cada vez mais necessário dentro do processo de planejamento das cidades, tendo sido um conceito incorporado ao longo de todo o processo de revisão do PDUA, principalmente no que tange às formas de ocupação do solo.

Partindo desse contexto, o crescimento dos assentamentos informais indica um cenário significativamente preocupante à medida em que se associa, na maioria das vezes, a áreas ambientalmente frágeis e de risco no território.

Os instrumentos legais que determinam o uso e a ocupação do solo serão elementos norteadores que auxiliarão na tomada de decisões frente a essa preocupação; junto a tais ferramentas, ações na área habitacional e no campo da fiscalização direcionarão o processo de combate e de preparo às mudanças climáticas.

## **Princípios do PDUA**

Por fim, o PDUA vigente define alguns princípios, cabendo destaque à preservação, proteção e conservação do patrimônio histórico, cultural e paisagístico.

De maneira complementar, consta já como princípio do plano anterior o estímulo ao desenvolvimento econômico, cultural, social e urbano no município.

## 2 CONTRIBUIÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL

A participação popular nos Planos Diretores é prevista pelo Estatuto da Cidade — Lei Federal N.º 10.257 de 2001 — no Art. 43. No processo de revisão do PDUA Novo Hamburgo a participação foi garantida através de eventos abertos à sociedade, do envolvimento do CONCIDADE — Conselho da Cidade — durante o processo, e de demais reuniões e contribuições virtuais.

### 2.1 CONTRIBUIÇÕES VIRTUAIS

Foi disponibilizado à população um canal aberto de comunicação através do *e-mail*: [gtpdua@novohamburgo.rs.gov.br](mailto:gtpdua@novohamburgo.rs.gov.br). O material recebido pode ser conferido no Anexo I – Contribuições deste produto. Além disso, informações e notícias foram constantemente publicadas nos canais e mídias sociais da PMNH.

### 2.2 OFICINAS COMUNITÁRIAS DE PROPOSTAS

A Etapa 3 — Elaboração, Discussão e Pactuação de Propostas — da revisão do PDUA de Novo Hamburgo, contou com Oficinas Comunitárias que aconteceram nos dias 22, 29 e 30 de novembro e 01 de dezembro de 2022, em quatro locais estratégicos para abranger diferentes áreas do município. Nelas a população pode contribuir com o desenvolvimento do PDUA, formulando e debatendo propostas.

O método aplicado para a participação comunitária ser efetiva foi a continuação da Matriz de Condicionantes, Deficiências e Potencialidades (CDP), que teve início na Etapa 2 – Conhecimento da Realidade Local, e pode ser conferida do Produto 2 dessa mesma Etapa.

As matrizes foram preparadas pela consultora URBTEC™ através da colaboração de técnicos da prefeitura e de contribuições da sociedade. Foram aplicadas três matrizes de acordo com a divisão dos seguintes: Uso do Solo e Gestão; Ambiental; e Socioeconômico e Infraestrutura Municipal.

No Anexo II deste Produto é apresentada a transcrição dessas matrizes. Vale destacar que o material resultante dessas Oficinas, e as contribuições encaminhadas por meio eletrônico são consideradas para a construção das

diretrizes e propostas apresentadas no Capítulo 3, assim como para as propostas de ordenamento territorial.

Informa-se, ainda, que o maior detalhamento desses eventos constará no Relatório R3 – Relatório de Atividades da Etapa 3, incluindo memórias, imagens dos materiais preenchidos e fotografias documentais.

## **2.3 FICHAS DE CONTRIBUIÇÃO**

Além da metodologia participativa proposta, foram disponibilizadas fichas de contribuição durante as Oficinas Comunitárias para que, caso o cidadão não se sentisse contemplado pela metodologia proposta, pudesse deixar sua contribuição por escrito.

Essas fichas estão sempre disponíveis nos eventos abertos à sociedade e em reuniões técnicas. Todas elas são analisadas para a formulação das propostas e são apresentadas no Anexo III – Fichas de Contribuição deste documento.

### 3 DIRETRIZES E PROPOSTAS

O conteúdo deste capítulo está estruturado em cinco eixos temáticos: (I) socioeconômico; (II) ambiental; (III) infraestrutura municipal; (IV) uso e ocupação do solo; e (V) institucional. Para cada eixo temático, foram elaboradas as diretrizes e propostas considerando os conceitos norteadores indicados no Capítulo 1 deste Produto.

No total, foram elaboradas 23 diretrizes e suas respectivas propostas estratégicas, que serão detalhadas no Plano de Ação e Investimento (PAI) — que será elaborado na próxima etapa da revisão do PDUA. As proposições levantadas visam guiar a atuação do poder público municipal nos próximos anos, tanto em sua política de desenvolvimento municipal quanto de expansão urbana.

Destaca-se que as diretrizes e propostas aqui indicadas foram elaboradas a partir do diagnóstico construído na Etapa II e considerando as contribuições apresentadas pela sociedade ao longo da realização das Oficinas Comunitárias (conforme apresentado no Capítulo 2).

#### 3.1 SOCIOECONÔMICO

No período 2002-2019<sup>1</sup> a Taxa Anual de Crescimento do PIB do município de Novo Hamburgo se restringiu a -0,1% a.a., inferior à de São Leopoldo (2,5% a.a.), do AP NH-SL (0,8%) e do Estado do Rio Grande do Sul (1,7% a.a.).

É possível constatar que quase a totalidade do VAB dos municípios do AP-NH-SL é gerado por atividades tipicamente urbanas: Indústria e Serviços. No mesmo período, um dos fatos mais marcantes da estrutura econômica de Novo Hamburgo, conforme dados do IBGE (2019) foi a expressiva diminuição da participação da Indústria de Transformação no PIB total do município: de 33,0%, em 2002, para 23,5%, em 2019. Por outro lado, a participação dos Serviços

---

<sup>1</sup> O Produto Interno Bruto dos municípios brasileiros é calculado pelo IBGE e as últimas informações disponíveis refere-se ao ano de 2019. Informação disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=o-que-e>.

---

aumentou: em 2002, esse setor respondia por 66,8% do PIB municipal, em 2019, por 76,6%.

O desempenho da economia de Novo Hamburgo nesse íterim não foi satisfatório, seja em termos de Taxa de Crescimento do PIB, seja pela evolução do número de vínculos de empregos formais, principalmente na “Fabricação de calçados” e “Curtimento e outras preparações de couro”. Entre 2007 e 2019, Novo Hamburgo perdeu, somente considerando esses dois segmentos de atividades econômicas, 7.160 empregos formais. No entanto, nesse mesmo intervalo, o aumento do número de vínculos de empregos formais observado na “Fabricação de partes para calçados, de qualquer material” (597 vínculos) pode ser um indicativo da reestruturação produtiva da indústria de calçados de Novo Hamburgo.

Outros grupos de atividades ganharam importância relativa na estrutura econômica do município, a exemplo daqueles vinculados à área de saúde (atividades de atendimento hospitalar e de atenção ambulatorial); restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas; fabricação de artefatos têxteis, exceto vestuário; fabricação de outros produtos alimentícios atividades dos serviços de tecnologia da informação; educação infantil e ensino fundamental; e atividades de contabilidade, consultoria e auditoria contábil e tributária.

No contexto de reestruturação da economia global (nova geopolítica da globalização), em decorrência da pandemia, das inflexões da economia chinesa e da Guerra Russo-Ucraniana, vem merecendo destaque no contexto local o expressivo aumento do valor das exportações de “Calçados, polainas e artefatos semelhantes; suas partes”. Entre 2021 e 2022 (até o mês de setembro), esse valor foi de US\$ 40 milhões para US\$ 51,6 milhões; um aumento expressivo de 29,1% no valor das exportações do principal produto da pauta de exportações do município. Apesar dessa recuperação, essas exportações ainda não atingiram os níveis alcançados no período 2007-2011, equivalentes a US\$ 149,8 milhões e US\$ 84,5 milhões, respectivamente.

Em um curto espaço de tempo, esse expressivo aumento das exportações contribuiu para o dinamismo da economia local e pressionou o mercado de

---

trabalho. Segundo informações do CAGED<sup>2</sup>, nos últimos 12 meses (dez 2021/nov 2022), no município, o número de admissões de empregados vem superando o de desligamentos (2.621 empregados), montante superior ao observado em São Leopoldo (412). Nesse período, em Novo Hamburgo, a variação relativa desse saldo alcançou 3,85%; em São Leopoldo, 0,75%<sup>3</sup>.

Além disso, e refletindo também o dinamismo da economia local, o número de microempreendedores individuais (MEI) registrados no município também aumentou de forma expressiva entre 2020 e 2022 (Até maio): 25,9%<sup>4</sup>.

Ainda, destaca-se um dos grandes investimentos previstos para o município, com elevado potencial de impactos no dinamismo de sua área urbana, refere-se à construção do “bairro-cidade” a ser implantado pelo Grupo Zaffari às margens da BR-116.

Seja em decorrência desses fatos recentes, seja pelo ganho de importância relativa na estrutura econômica do município de diversos segmentos de atividades econômicas — conforme já discriminados — esse contexto é favorável às perspectivas de desenvolvimento econômico do município.

Nesse contexto, a revisão do PDUA, com um horizonte que se estende nos próximos 10 anos, deve contemplar, dentre um dos seus objetivos, o “estímulo ao desenvolvimento econômico, cultural, social e urbano do Município” e, de forma preventiva, criar diretrizes e propostas de forma a “promover o desenvolvimento integral do território municipal de forma ordenada e qualificada”.

No que se refere a essas diretrizes e propostas, uma das iniciativas mais relevantes compreende a consolidação do ecossistema local de inovação, dada as características da “economia do conhecimento” que marca o atual padrão de geração de riquezas. Nesse tipo de economia, o principal componente

---

<sup>2</sup> O Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) foi criado como registro permanente de admissões e dispensa de empregados, sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Informação disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/servicos/empregador/caged>.

<sup>3</sup> Informações disponíveis em: <http://pdet.mte.gov.br/novo-caged?view=default>.

<sup>4</sup> Último mês para o qual as informações encontram-se disponíveis, sendo possível verificar esses dados em: <http://www22.receita.fazenda.gov.br/inscricaoemei/private/pages/relatorios/relatorioMunicipio.jsf>.

da agregação de valor, produtividade e crescimento econômico é o conhecimento, potencializado pela sinergia de relacionamentos ou interação dos atores do ecossistema local de inovação. O Quadro 1, a seguir, apresenta seis diretrizes socioeconômicas fundamentais nesse cenário.

Quadro 1 – Diretrizes 1 a 6 – Socioeconômico

<b>Socioeconômico</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
Recuperação do dinamismo e das exportações da economia de Novo Hamburgo no contexto de reestruturação da economia global (nova geopolítica da globalização) em decorrência da pandemia, das inflexões da economia chinesa e da Guerra Russo-Ucraniana.	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
Tendências de crescimento da economia local dada sua inserção na nova “geopolítica da globalização”.	Recuperação de segmentos da cadeia produtiva de couro e calçados, a exemplo da Fabricação de partes para calçados, de qualquer material.  Aceleração das tendências de crescimento da economia local em decorrência da consolidação e dinamismo do Ecossistema Local de Inovação e difusão de inovações de produtos (bens e serviços) e modelos de negócios.
<b>Diretriz 1</b>	Tornar Novo Hamburgo uma referência na área de CT&I.

**Propostas estratégicas**

- 1.1** Consolidar o Centro de Inovação Tecnológica de Novo Hamburgo - CIT como uma das âncoras do Ecosistema Local de Inovação.
- 1.2** Criar o Corredor Industrial e de Serviços da RS-239.
- 1.3** Estruturar o Setor Industrial de Lomba Grande, conforme regime urbanístico apresentado na Tabela 11 deste produto
- 1.4** Estruturar e promover o Ecosistema Local de Inovação.
- 1.5** Explorar o potencial da economia criativa de Novo Hamburgo como uma das áreas estratégicas do Inova RS. Nesse contexto, implementar projetos como orquestras de jovens, oficinas de músicas, oficinas de pinturas, grupos e festival de teatro, oficinas e feiras de artesanatos, dentre outras iniciativas.
- 1.6** Fortalecer iniciativas de empreendedorismo local, em particular o de base tecnológica.
- 1.7** Consolidar o Seminário de Desenvolvimento Econômico -

	<p>SDE como o <i>locus</i> estratégico de discussões sobre o futuro de Novo Hamburgo, colocando “O Futuro da Indústria de Calçados em Novo Hamburgo” como um dos temas centrais a ser discutido no 1º Semestre de 2023.</p> <p><b>1.8</b> Definir uma política de incentivos fiscais visando o aumento dos investimentos no município, e, particular os de maior intensidade tecnológica.</p>
<b>Diretriz 2</b>	<p>Fortalecer o dinamismo e a importância regional das atividades de prestação de serviços de saúde existentes no município.</p>
<b>Propostas estratégicas</b>	<p><b>2.1</b> Avaliar a viabilidade de estruturação de um Arranjo Produtivo Local de Prestação de Serviços de Saúde.</p> <p><b>2.2</b> Implementar um programa de formalização e qualificação dos meios de hospedagem que existem no entorno das principais unidades de prestação de serviços de saúde existentes no município.</p>

<b>Diretriz 3</b>	Promover a qualidade do comércio e dos serviços turísticos do município, em particular no Setor Comercial Central.
<b>Propostas estratégicas</b>	<p><b>3.1</b> Criar e implementar o Selo “Qualidade do Comércio e dos Serviços Turísticos em Novo Hamburgo”, em particular nos estabelecimentos do Setor Comercial Central.</p> <p><b>3.2</b> Estruturar e implementar o programa Jornada de Transformação Digital dos estabelecimentos comerciais (Diagnóstico, Estratégia, Otimização de Processos, Automação, Digitalização e Comércio Inteligente), segundo diferentes níveis de maturidade digital dos empreendimentos<sup>5</sup>, em particular no Setor Comercial Central. Esses níveis se referem à avaliação do grau de incorporação de tecnologias digitais (sistemas, aplicativos etc.) nos processos</p>

<sup>5</sup> A FIESP, SENAI-SP e SEBRAE-SP estão desenvolvendo um programa dessa natureza no estado de São Paulo.

	<p>operacionais dos estabelecimentos.</p> <p><b>3.3</b> Expandir as parcerias com instituições de ensino superior visando a qualidade do comércio e dos serviços turísticos do município.</p>
<p><b>Diretriz 4</b></p>	<p>Expandir e intensificar as soluções de “Cidades Inteligentes” em Novo Hamburgo de forma convergente com os objetivos estratégicos da Carta Brasileira de Cidades Inteligentes (BRASIL, 2020).</p>
<p><b>Propostas estratégicas</b></p>	<p><b>4.1</b> Prover acesso equitativo à internet de qualidade para todas as pessoas.</p> <p><b>4.2</b> Adotar modelos inovadores e inclusivos de governança urbana e fortalecer o papel do poder público como gestor de impactos da transformação digital nas cidades.</p> <p><b>4.3</b> Fomentar o desenvolvimento econômico local no contexto da transformação digital e construir meios para compreender e avaliar, de forma contínua e sistêmica, os</p>

	<p>impactos da transformação digital no município.</p>
<b>Diretriz 5</b>	<p>Fortalecer as iniciativas de economia solidária no município, conforme a Política Municipal de Fomento à Economia Solidária (Lei N.º 2.246/2010).</p>
<b>Propostas estratégicas</b>	<p><b>5.1</b> Gerar novas oportunidades de trabalho, geração e distribuição de renda e maior democratização da gestão do trabalho.</p> <p><b>5.2</b> Promover e difundir os conceitos de associativismo, solidariedade, autogestão, desenvolvimento local sustentável, além de valorização das pessoas, do trabalho e do território.</p> <p><b>5.3</b> Fomentar o desenvolvimento de novos modelos sócio-produtivos coletivos e autogestionários, bem como a sua consolidação, estimulando inclusive o desenvolvimento de tecnologias adequadas a esses modelos.</p> <p><b>5.4</b> Incentivar e apoiar a criação, o desenvolvimento, a consolidação, a sustentabilidade e a expansão</p>

	<p>de empreendimentos econômicos solidários, organizados em cooperativas ou sob outras formas associativas compatíveis com os critérios fixados nesta lei.</p> <p><b>5.5</b> Estimular a produção e o consumo de bens e serviços oferecidos pelo setor da Economia Solidária e da Agricultura Familiar.</p> <p><b>5.6</b> Fomentar a criação de redes de empreendimentos econômicos solidários.</p> <p><b>5.7</b> Educar, formar e capacitar tecnicamente os participantes dos empreendimentos da Economia Solidária.</p> <p><b>5.8</b> Promover e apoiar organizações de finanças solidárias, bancos comunitários e moeda social que ofereçam serviços financeiros e bancários de forma incluyente, participativa e democrática.</p> <p><b>5.9</b> Estimular a legalização, a formalização, o fortalecimento e a expansão dos empreendimentos de economia solidária.</p>
--	---

	<b>5.10</b> Articular Municípios, Estado e União em iniciativas de apoio à economia solidária.
<b>Diretriz 6</b>	Mitigar vulnerabilidade social existente em bairros de Novo Hamburgo.
<b>Propostas estratégicas</b>	<b>6.1</b> Promover projetos de desenvolvimento local em bairros ou comunidades de maior vulnerabilidade social, por meio de iniciativas voltadas para melhorias urbanas e habitacionais, capacitação e empreendedorismo (inclusão produtiva), incentivo à economia criativa, compras governamentais de produtos (bens e serviços) locais e promoção da inclusão das pessoas na solução de necessidades presentes em sua própria comunidade.

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Turismo

Os atrativos de Novo Hamburgo oferecem potenciais de quatro segmentos turísticos (negócios, eventos e compras, histórico e cultural, rural e de aventura). Distribuídos ao longo do ano, são inúmeros os eventos realizados por todo o território municipal, tanto na área urbana quanto rural. Não obstante, o município é sede de importantes bens patrimoniais estaduais e nacionais reconhecidos pelo IPHAE e IPHAN, além de fazer parte de duas rotas turísticas intermunicipais (Rota Vale Germânico e Rota Romântica).

Apesar da significativa contribuição que o setor apresenta tanto para a dinâmica socioeconômica municipal quanto para a propagação da cultura local, salienta-se a necessidade de efetivação de importantes melhorias com vistas à sua qualificação e maior atratividade enquanto destino turístico. Tratam-se de medidas que devem abarcar desde a promoção e divulgação dos atrativos e festividades municipais até a infraestruturação das estruturas de acesso, sinalização e receptivos. O Quadro 2, a seguir, trata da diretriz 7, proposta para esse setor.

Quadro 2 – Diretriz 7 – Socioeconômico

<b>Turismo</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
Embora o setor turístico de Novo Hamburgo seja bastante diversificado, dispondo de atrativos relacionados a quatro diferentes segmentos (negócios, eventos e compras, histórico e cultural, rural e de aventura), sediando importantes bens patrimoniais estaduais e nacionais e fazendo parte de duas rotas turísticas intermunicipais (Rota Vale Germânico e Rota Romântica), o município necessita de direcionamentos voltados à otimização do potencial existente no seu território.	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
Manutenção da vinculação de Novo Hamburgo ao turismo de negócios, eventos e compras, e subutilização do potencial turístico municipal relacionado aos demais segmentos.	Planejamento e fortalecimento estratégico do Turismo de Novo Hamburgo.
<b>Diretriz 7</b>	Articular gestores públicos, representantes do segmento turístico e sociedade civil organizada por meio

	<p>de políticas públicas de turismo, cultura e desenvolvimento socioeconômico, com vistas ao fomento, divulgação e fortalecimento do turismo municipal.</p>
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>7.1</b> Qualificar a infraestrutura, estruturação, gestão e organização do setor turístico municipal contribuindo para a atratividade e motivação à visitação dos diversos atrativos localizados em Novo Hamburgo, tanto na área urbana quanto rural.</p> <p><b>7.2</b> Ampliar e requalificar as condições de mobilidade e urbanização do acesso e entorno dos atrativos municipais por meio de investimentos estratégicos em pavimentação, sinalização viária e turística, e adequação aos padrões de acessibilidade universal.</p> <p><b>7.3</b> Promover a qualificação dos espaços públicos municipais, tanto por meio da gestão municipal quanto por meio de parcerias público-privadas,</p>

	<p>visando sua estruturação, apropriação, utilização e contínua manutenção.</p> <p><b>7.4</b> Elaborar um plano de desenvolvimento e promoção do turismo municipal, com estratégias de marketing voltadas ao fortalecimento da imagem de Novo Hamburgo e respectivo posicionamento no mercado turístico estadual e nacional, sobretudo tendo em vista os segmentos histórico e cultural, rural e de aventura.</p> <p><b>7.5</b> Fortalecer o turismo de caráter regional de Novo Hamburgo, por meio da promoção e apropriação de ações compartilhadas entre os municípios integrantes da Rota Vale Germânico e Rota Romântica.</p> <p><b>7.6</b> Promover mecanismos, estratégias, metas e ações voltados a complementariedades turísticas intermunicipais, tendo em vista os potenciais locais.</p>
--	--

	<b>7.7</b> Reforçar a divulgação das agendas culturais, dos atrativos municipais e da participação de Novo Hamburgo nas rotas turísticas intermunicipais, com foco nos mercados consumidores.
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

### 3.2 AMBIENTAL

Embora o tema relacionado às infraestruturas de saneamento tenha sido tratado na Etapa II, mais especificamente no Eixo de Infraestrutura, na etapa de propostas, devido à complementariedade e correlação, esse assunto torna a ser contemplado neste Eixo Ambiental.

#### Qualidade Ambiental

Tomando como base o Artigo 225 da Constituição Federal (BRASIL, 1988), que estabelece que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”, subentende-se que a qualidade ambiental está diretamente relacionada à qualidade de vida humana. Aliado àquilo que é contemplado pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), para erradicar a pobreza e promover vida digna para todos, cabe ao município investir em programas, projetos e ações que propiciem a qualidade ambiental municipal (vide diretriz 8 no Quadro 3).

Sabe-se que o município de Novo Hamburgo apresentou grandes taxas de crescimento entre os anos de 1960 e 1990, decorrente do desenvolvimento econômico do município – em especial do setor coureiro-calçadista; esse cenário desencadeou um crescimento populacional desordenado que não foi

acompanhado pela adequada implantação de infraestrutura, diminuindo a qualidade ambiental e a capacidade suporte do meio.

Quadro 3 – Diretriz 8 – Ambiental

<b>Ambiental</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>É necessário que o município entenda como uma de suas prioridades a melhoria da qualidade ambiental. Nesse sentido, devem ser observadas algumas questões ambientais identificadas em Novo Hamburgo e que são passíveis de aprimoramento; entre elas estão: redução da poluição atmosférica e melhoria da qualidade do ar, um manejo mais eficaz dos resíduos urbanos, tratamento adequado do esgoto, redução de contaminação por agrotóxicos (incentivo a práticas ambientalmente mais favoráveis), melhoria da qualidade da água superficial (principalmente os mananciais de abastecimento público) e subterrânea (aquíferos), redução de ruídos, redução de áreas com passivos ambientais sem planos de recuperação etc.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Aumento nos impactos sobre o ambiente, desde as pequenas produções agrícolas até grandes empreendimentos. Aumento na utilização de agrotóxicos para produção agropecuária, sem previsão dos impactos ambientais que esse uso desordenado ocasiona. Crescimento de áreas utilizadas para essa finalidade, sem zonas de amortecimento ou de transição para áreas mais urbanizadas</p>	<p>Novos empreendimentos são motivados à implantação de tecnologias disponíveis para diminuição de impactos ambientais. Há um compromisso de monitoramento dos indicadores de qualidade ambiental com: melhoria da qualidade do ar, redução da contaminação (do solo, das águas, ruídos/acústica, atmosférica etc.), manejo dinâmico dos resíduos</p>

<p>e sem controle efetivo das atividades, gerando impactos graves sobre a qualidade ambiental – afetando a saúde e a qualidade de vida da população. Além desses problemas, há potencial para perda das espécies de fauna e flora, colocando em risco o ecossistema, com impactos sobre a biodiversidade. Ainda, doenças e enfermidades podem ser causadas pela baixa qualidade ambiental.</p>	<p>urbanos e um tratamento adequado do esgoto. O município apresenta eficácia na qualidade e quantidade no que tange ao atendimento e à demanda hídrica para abastecimento humano. Existem ruas arborizadas, parques públicos e aumento da área verde per capita no município.</p>
<p><b>Diretriz 8</b></p>	<p>Gestão da qualidade ambiental no Município de Novo Hamburgo.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>8.1</b> Melhorar a fiscalização ambiental, priorizando-a nos empreendimentos de usos e atividades potencialmente poluidoras, como estabelecimentos com captações individuais de água, estabelecimentos com lançamento de efluentes fora da rede pública, empresas que aproximam veículos pesados de áreas urbanas e geram aumento de tráfego, indústrias emissoras</p>

	<p>de efluentes líquidos ou gasosos e atividades que emitem ruídos.</p> <p><b>8.2</b> Incentivar e desenvolver projetos em colaboração com instituições acadêmicas, instituições privadas, ONGs etc., com trabalhos de pesquisa e inovação e preferencialmente locais, com apoio a iniciativas agroflorestais e de despoluição.</p> <p><b>8.3</b> Definir indicadores de qualidade ambiental.</p> <p><b>8.4</b> Desenvolver e coordenar um sistema de monitoramento dos indicadores de qualidade ambiental.</p> <p><b>8.5</b> Corrigir inadequações com o cumprimento dos padrões de qualidade mínimos, e criar e/ou manter um sistema de informações para o município em que os cidadãos possam ter acesso aos índices de qualidade ambiental.</p> <p><b>8.6</b> Aprimorar as exigências do poder público para o licenciamento de obras e</p>
--	--

	<p>empreendimentos potencialmente poluidores (alto risco), melhorando a fiscalização e garantindo o cumprimento da legislação ambiental, condicionando os novos investimentos à aplicação de melhores práticas e tecnologias limpas, e exigir, quando necessário, a aplicação de medidas corretivas e mitigadoras dos impactos ambientais.</p> <p><b>8.7</b> Desenvolver um plano de ação que tenha como objetivo a melhoria nos parâmetros de qualidade ambiental.</p> <p><b>8.8</b> Apoiar ações de preservação, mitigação e correção de impactos, e incentivar a restauração de áreas através de planos de recuperação (incluindo rios e arroios).</p> <p><b>8.9</b> Buscar a ampliação de potenciais áreas de mananciais próprios para futuro uso de abastecimento público.</p>
--	---

	<p><b>8.10</b> Criar e implantar um plano de arborização municipal.</p> <p><b>8.11</b> Viabilizar a criação de novos parques e áreas de lazer.</p>
--	--

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Sistemas de Infraestrutura e Saneamento Básico

Uma cidade com infraestrutura urbana bem desenvolvida oferece à população melhores condições de vida. O acesso à água e a outros serviços de saneamento básico, como coleta e tratamento de esgoto, são recursos essenciais para a saúde, sustentabilidade ambiental e prosperidade econômica.

Um dos objetivos da Agenda 2030 é de assegurar o acesso à água e ao saneamento para todos, independentemente de condição social, econômica e cultural, visando ampliar a cooperação internacional e o apoio à capacitação para os países em desenvolvimento em atividades e programas relacionados à água e saneamento.

O novo Marco Legal de Saneamento Básico (Lei Federal N.º 14.026, de 15 de julho de 2020) tem como objetivo universalizar e qualificar os serviços do setor até 2033. A meta é garantir que 99% da população tenha acesso à água potável e 90% ao tratamento e coleta de esgoto. O conhecimento da realidade dos municípios em relação ao saneamento pode estar evidenciado em seu Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB).

O PMSB de Novo Hamburgo, aprovado por meio do Decreto N.º 8163, de 19 de dezembro de 2017, é um plano essencial para um município que busca o desenvolvimento sustentável. O conhecimento da situação atual das necessidades e déficits municipais referentes ao saneamento básico possibilita que o planejamento seja eficaz para a resolução das carências diagnosticadas.

Para os citados anteriormente, tem-se a diretriz 9 e as propostas redigidas no Quadro 4, a seguir.

Quadro 4 – Diretriz 9 – Ambiental

<b>Ambiental</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>A qualidade e o nível de atendimento do saneamento no município, tanto na área urbana quanto na área rural, são fatores que merecem um olhar de atenção no município de Novo Hamburgo, considerando principalmente a infraestrutura existente e a poluição de rios e córregos. A cobertura do atendimento e a infraestrutura precisam ser ampliadas, o que acarretará alto custo de investimento.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Não pôr em prática o Plano Municipal de Saneamento resulta na não ampliação dos sistemas de abastecimento de água e de coleta e tratamento de esgoto, assim como o de coleta, transporte e destino final dos resíduos sólidos.</p> <p>Com o aumento da desigualdade social há uma tendência de saída de moradores para locais mais periféricos, promovendo a ocupação de áreas sem infraestrutura de saneamento.</p>	<p>Há um aumento da população que reside em locais de crescimento ordenado, ocupando áreas que já possuem infraestrutura de saneamento, ampliando a arrecadação e propiciando aumento de investimentos nesse setor. Obtém-se um manejo mais eficaz dos resíduos urbanos e um tratamento adequado do esgoto, com um controle maior de despejo de efluentes sem tratamento em rios e arroios locais, evitando, assim, sua poluição.</p>
<b>Diretriz 9</b>	<p>Gestão dos serviços de infraestrutura e cobertura dos serviços de saneamento básico no Município.</p>

**Propostas Estratégicas**

**9.1** Fazer com que o atendimento dos serviços de saneamento acompanhe as demandas do município, promovendo o aumento da população atendida.

**9.2** Ampliar a capacidade de investimento, permitindo a melhoria das infraestruturas básicas de saneamento.

**9.3** Melhorar os programas de incentivo à população em relação à gestão dos resíduos, mediante o envolvimento de associações municipais, com estímulos a programas de reciclagem e de compostagem.

**9.4** Angariar recursos para ampliação do sistema de saneamento; manter os sistemas funcionando com eficiência, evitando a precariedade de manutenção e operação.

**9.5** Melhorar o manejo dos resíduos sólidos urbanos visando elevar a qualidade dos arroios do município.

	<p><b>9.6</b> Melhorar a qualidade da água, reduzindo a poluição, minimizando despejos e liberação de produtos químicos em corpos hídricos.</p> <p><b>9.7</b> Implementar a gestão integrada dos recursos hídricos e compatibilizar o Plano de Saneamento Municipal de Novo Hamburgo com o Plano Estadual.</p> <p><b>9.8</b> Incentivar o uso de técnicas alternativas de tratamento de esgoto no meio Rural, reconhecidas pelo Programa Nacional de Saneamento Rural (PNSR).</p> <p><b>9.9</b> Expandir a cobertura do sistema de coleta de esgoto no município.</p> <p><b>9.10</b> Melhorar a cobertura e serviços de drenagem.</p> <p><b>9.11</b> Estruturar um sistema de alerta de deslizamentos e prevenção de alagamentos.</p> <p><b>9.12</b> Incentivar o uso de Soluções Baseadas na Natureza para auxiliar com controle de alagamentos e enchentes.</p>
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Áreas Verdes e de Preservação

As áreas verdes são espaços livres urbanos não impermeabilizados, consideradas um indicador na avaliação da qualidade ambiental urbana e asseguradas por lei, conforme descrito no Art. 25 da Lei Federal N.º 12.651, de 25 de maio de 2012 (Código Florestal).

Novo Hamburgo possui diversos espaços públicos que proporcionam à população o convívio com a natureza, lazer e prática esportiva. Estes espaços promovem a valorização paisagística do local, o aumento da permeabilidade do solo (que ameniza situações como alagamentos em centros urbanos), a redução da temperatura (contribuindo para o controle do microclima urbano e evitando a formação de “ilhas de calor”), o aumento da umidade relativa do ar, a redução dos efeitos da poluição (melhorando a qualidade do ar e, conseqüentemente, contribuindo para a redução de doenças respiratórias), e a melhoria da qualidade de vida de todos os seus habitantes.

As áreas protegidas no Brasil constituem espaços responsáveis por conservarem a biodiversidade e os recursos naturais, como a fauna, flora, solo, água e ar, além de serem áreas provedoras de serviços ambientais. Em Novo Hamburgo existe um grande potencial de aproveitamento sustentável de áreas verdes e suas riquezas naturais para o desenvolvimento do ecoturismo. O Quadro 5, a seguir, traz a diretriz 10 e respectivas propostas voltadas a essa realidade local.

Quadro 5 – Diretriz 10 – Ambiental

<b>Ambiental</b>
<b>Cenário Atual</b>
O município apresenta um potencial de aproveitamento sustentável da riqueza natural do território ainda pouco explorado; e sua preservação ainda é precária. Entre 80 de 90% das paleotocas encontradas em Novo Hamburgo e região não podem ser vistas hoje em dia devido à ocorrência de desabamentos e execução de construções (MELO, 2022). Turistas não são motivados pelos atrativos de

Ecoturismo, Turismo Natural ou Turismo Científico da região, em comparação com os demais atrativos. As APAs Norte, Sul e Lomba Grande não apresentam plano de manejo, o que compromete a sua preservação/conservação; áreas de proteção sem plano de manejo dificultam o seu gerenciamento e não apresentam zonas voltadas ao turismo sustentável, além de não haver previsão de zonas de amortecimento para conter a pressão de ocupação.

O ecoturismo não é promovido como atividade econômica no município e os recursos naturais ainda são pouco explorados economicamente, não sendo promovidos como atrativos turísticos. A falta de planejamento dos usos e atividades de monitoramento e fiscalização resulta em diretrizes insuficientemente claras sobre o que pode ou não ser feito no local, colocando em risco a conservação do patrimônio e aumentando o risco de descaracterização e perda do valor identitário e cultural das áreas protegidas.

<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Crescimento desordenado das atividades ecoturísticas nas UCs, desenvolvendo assim uma pressão demasiada sobre os recursos naturais, podendo ocasionar desmatamentos, construções ilegais, entre outras consequências. Degradação ambiental devido à inadequada utilização dos recursos naturais sem controle e fiscalização, podendo ocasionar a destruição total ou parcial das paleotocas. Sem plano de manejo, é possível que ocorram atividades ou</p>	<p>As populações são beneficiadas pelo desenvolvimento das atividades ecoturísticas nas UCs. O aumento da atividade turística pode vir acompanhado de um processo de difusão da conscientização ambiental, a ser promovida por iniciativas públicas, privadas ou ONGs relacionadas a políticas ambientais, favorecendo os investimentos (públicos e privados) para o desenvolvimento de atividade ecoturísticas sustentáveis. As UCs são</p>

<p>usos conflitantes com os objetivos das UCs. Risco de perda de identidade e impactos ambientais derivados de um desenvolvimento turístico sem planejamento adequado.</p>	<p>beneficiadas pelas atividades ecoturísticas, viabilizando recursos para atividades de preservação. Se há um desenvolvimento do ecoturismo do território com controle e critérios estabelecidos, há um favorecimento na proteção do patrimônio histórico e cultural, como no caso da preservação das paleotocas.</p>
<p><b>Diretriz 10</b></p>	<p>Gestão de áreas verdes municipais e valorização do turismo relacionado com os aspectos ambientais.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>10.1</b> Valorizar os recursos naturais como forma de contribuir com a sua preservação, tanto por visitantes como pela população local.</p> <p><b>10.2</b> Criar sítios paleontológicos.</p> <p><b>10.3</b> Implementar o monitoramento adequado da atividade turística para reduzir os seus impactos negativos.</p> <p><b>10.4</b> Criar uma oferta ecoturística atrativa.</p> <p><b>10.5</b> Construir infraestruturas turísticas, como trilhas e desenvolvimento de atividades</p>

	<p>de educação ambiental que promovam o conhecimento local.</p> <p><b>10.6</b> Criar políticas ambientais que estimulem investimentos em atividades ecoturísticas sustentáveis.</p> <p><b>10.7</b> Promover a capacitação e o envolvimento das comunidades locais em atividades de preservação ambiental, propagando conhecimentos e desenvolvendo a sensibilidade da população e dos visitantes em relação à proteção dos recursos naturais.</p> <p><b>10.8</b> Promover capacitação da população local para que possa fornecer mão de obra e serviços de qualidade ao público potencial do ecoturismo.</p> <p><b>10.9</b> Melhorar os mecanismos para a conservação dos recursos naturais e de educação ambiental.</p>
--	--

	<p><b>10.10</b> Ampliar e criar novas UCs para a proteção de ecossistemas ameaçados.</p> <p><b>10.11</b> Criar Plano de manejo com participação da comunidade para todas as UCs (incluindo as APAs do município), assegurando a regulamentação de forma efetiva os usos das áreas e o zoneamento.</p> <p><b>10.12</b> Priorizar a elaboração do Plano de Manejo da APA Sul, prevendo a ocupação da área adjacente à Av. dos Municípios com parque municipal, promovendo o equilíbrio socioambiental da população local.</p>
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Áreas de Risco

O crescimento populacional em centros urbanos resulta em demandas por novas áreas para ocupação. As áreas de riscos são intrínsecas aos desastres, que estão associados a perdas e danos humanos e materiais socialmente significativos. Os riscos apresentam uma probabilidade de ocorrência de um evento adverso capaz de causar danos ou prejuízos econômicos e sociais, sendo uma relação entre ameaças e vulnerabilidade.

Os principais riscos no município de Novo Hamburgo estão relacionados com inundações e com deslizamentos. As possíveis respostas a essa problemática são apresentadas no Quadro 6.

Quadro 6 – Diretriz 11 – Ambiental

<b>Ambiental</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>O aumento da desigualdade social tem como uma de suas consequências a ocupação de áreas mais vulneráveis e sem infraestruturas; decorrente disso, tem-se a degradação de áreas mais frágeis ambientalmente. Áreas com restrições ambientais legais e/ou naturais estão ocupadas por usos e atividades indevidas que promovem a degradação ambiental, contribuindo negativamente para a oferta de serviços ambientais e ecossistêmicos, que compromete a qualidade da água e a própria qualidade e segurança de vida da população. As ocupações nas margens dos rios se apresentam mais suscetíveis a eventos de enchentes e inundações; destaca-se a ausência da mata ciliar em alguns rios, que sofrem com assoreamento e exposição à poluição difusa, materializada pela presença de algas, odor e degradação paisagística.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Aumento de ocupações irregulares em áreas impróprias, com remoção de matas ciliares tornando esses espaços mais impermeáveis e consequentemente aumentando o volume e a velocidade do escoamento superficial, podendo ocasionar</p>	<p>Planejar os usos das áreas do município, respeitando os instrumentos propostos no zoneamento quanto a atividades que possam comprometer as funções ambientais das áreas protegidas. Reassentar as residências de áreas de</p>

<p>enxurradas, alagamentos, enchentes, deslizamentos etc. Permanência e aumento de usos e atividades em áreas protegidas que comprometem funções ambientais, desvalorizando a paisagem e desencadeando maiores problemas, conflitos e impactos ambientais.</p>	<p>risco. Maior capacidade de suporte e resiliência do meio natural frente às alterações antrópicas urbanas.</p>
<p><b>Diretriz 11</b></p>	<p>Gestão das áreas de risco de ocupação irregular em áreas ambientalmente frágeis.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>11.1</b> Executar ações para remoção de usos e atividades nocivas ao meio ambiente nas áreas com restrição ambiental.</p> <p><b>11.2</b> Realizar a limpeza dos corpos hídricos com maior frequência.</p> <p><b>11.3</b> Executar, em parceria com empresas e poder público, a recuperação de áreas degradadas.</p> <p><b>11.4</b> Remover, de forma gradual e negociada, as edificações em áreas de risco de enchentes, deslizamentos e inundações, com posterior replantio de espécies nativas.</p>

	<p><b>11.5</b> Mapear as áreas críticas no que tange movimentos de massa, deslizamentos e alagamentos.</p> <p><b>11.6</b> Estruturar um sistema de alerta de deslizamentos.</p>
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

### 3.3 INFRAESTRUTURA MUNICIPAL

No eixo de Infraestrutura Municipal foram abordados os Equipamentos Comunitários e Sociais, questões relacionadas à Iluminação Pública, Pavimentação e também quanto a Mobilidade.

#### Equipamentos Públicos

A maior parte dos equipamentos de saúde, educação, cultura, esporte, lazer, assistência social e segurança está localizada no núcleo central de Novo Hamburgo, compreendido entre as rodovias (BR-116 e RS-239) e a APA Sul. A concentração destes equipamentos nessa região condiciona aos bairros periféricos uma situação de forte dependência, significando o comprometimento do atendimento espacial de grande parte da população municipal.

Não obstante, essa dependência incide em viagens diárias no sentido periferia-centro, sobrepesando nas infraestruturas existentes e dificultando o atendimento satisfatório desta população. Essa situação é ainda mais grave para aqueles que residem em Lomba Grande, onde há a oferta de um único equipamento de saúde e de pontuais equipamentos de ensino infantil, fundamental e médio.

Frisa-se que essa constatação resulta das análises técnicas qualitativas realizadas na etapa de diagnóstico, que consideraram não apenas o quantitativo dos equipamentos *versus* população municipal, como também – e principalmente – o raio de atendimento e distribuição espacial desses equipamentos e serviços. Tanto essas análises quanto as contribuições

advindas das Oficinas Comunitárias realizadas em Novo Hamburgo indicaram que há um comprometimento do atendimento espacial da população por estes equipamentos e serviços, sobretudo daqueles que moram nos bairros periféricos municipais, indicando a necessidade de ampliação das respectivas oferta e cobertura.

Ao se restringir a aspectos quantitativos, é importante salientar observações apontadas por algumas secretarias municipais que, ao contrário da avaliação apresentada, consideram que os equipamentos e serviços ofertados são suficientes para o número de habitantes existentes no município.

Especificamente com relação aos equipamentos destinados ao atendimento de pessoas em situação de violação de direitos, ressalta-se que, segundo informações disponibilizadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SDS), em todo Estado do Rio Grande do Sul existem apenas 13 Centros Pop; sendo assim, é permitido que os CREAs atuem de forma regional. Diante disso, considerando que Novo Hamburgo possui dois CREAs e um Centro Pop, a mesma secretaria considera que o número destes equipamentos contempla a necessidade do município, tendo em vista o número total de habitantes.

Do mesmo modo, no que se refere aos equipamentos de saúde, a Secretaria Municipal de Saúde informou que a rede pública de Novo Hamburgo dispõe de duas UPAs porte II, localizadas no Centro e no bairro Canudos, além de um Pronto Atendimento dos Hospitais Regina e Unimed. Segundo a Portaria MS/GM N.º 10, de 03 de janeiro de 2017, que redefine as diretrizes de modelo assistencial e financiamento de UPA 24 horas como componente da Rede de Atenção às Urgências, no âmbito do Sistema Único de Saúde, em seu capítulo V, a definição dos portes das UPAs é estipulada de acordo com a população recomendada para a área de abrangência do referido equipamento. Desta forma, as de porte I atendem uma população de 50.000 a 100.000 habitantes; as de porte II, de 100.000 a 200.000 habitantes; e as de porte III, de 200.001 a 300.000 habitantes. Considerando-se que no último Censo do IBGE (2021) a população estimada para Novo Hamburgo atingia 247.303 habitantes, a mencionada

---

secretaria entende que o número de UPAs existente no município está adequado.

Com relação à Atenção Hospitalar, destaca-se que o município novo-hamburguense dispõe de três hospitais: um público e dois privados. Considerando-se a estimativa indicada na Portaria MS/GM N.º 1631, de 2015, o número de leitos hospitalares existente no município também está, segundo a Secretaria Municipal de Saúde, adequado para o volume populacional. Isso, pois, atualmente, o Hospital Municipal de Novo Hamburgo possui 191 leitos cadastrados no CNES, que serão complementados com: 24 leitos da Ala de internação Sabiá – cuja ativação está prevista para o fim de 2023; Hospital Regina, com 182 leitos; e Hospital Unimed, com 124 leitos. Ao total serão 521 leitos.

Além destes, mais leitos estão previstos para os próximos anos: o Hospital Unimed tem previsão de inauguração de novo prédio em março de 2024, com mais 140 leitos; o Hospital Municipal, com a construção do anexo II (em andamento), disponibilizará mais 80 leitos e, posteriormente, com a construção do anexo III, em parceria com a Universidade Feevale, haverá um acréscimo de leitos ainda a ser definido.

Com relação à Rede de Atenção Psicossocial<sup>6</sup> (RAPS), o município possui três CAPS II, um CAPS Infanto-Juvenil e um CAPS AD III. Conforme aponta a secretaria, o quantitativo e categorias destes equipamentos estão de acordo com os parâmetros indicados na Portaria MS/GM N.º 3.088, de 23 de dezembro de 2011, que Institui a Rede de Atenção Psicossocial para pessoas com sofrimento ou transtorno mental e com necessidades decorrentes do uso de crack, álcool e outras drogas, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS).

O Quadro 7, a seguir, sintetiza a diretriz 12 de Infraestrutura Municipal e suas respectivas propostas.

---

<sup>6</sup> CAPSII municípios com população acima de 70.000 habitantes, CAPS ADIII para municípios com pop. acima de 200.000 habitantes e CAPS I para municípios com pop. acima de 150.000 habitantes.

Quadro 7 – Diretriz 12 – Infraestrutura Municipal

<b>Equipamentos comunitários e sociais</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>Novo Hamburgo dispõe de uma oferta espacial desequilibrada de equipamentos urbanos e comunitários. Os bairros mais densos e distantes da área central carecem de equipamentos de educação infantil, Hospitais e UPAs, CAPS e especialidades, esporte e lazer, além de equipamentos de segurança. Tal condição torna os bairros periféricos altamente dependentes dos bairros centrais, justamente devido à concentração dos equipamentos existentes nestes últimos.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Crescente sobrecarga das infraestruturas de acesso, bem como dos serviços e equipamentos localizados no núcleo urbano central municipal.</p>	<p>Qualificação da oferta e distribuição de serviços e equipamentos nos bairros periféricos municipais e consequente diminuição da dependência que apresentam em relação ao núcleo urbano central.</p>
<b>Diretriz 12</b>	<p>Garantir o atendimento amplo e satisfatório da população municipal por meio da Política Pública Social e respectiva oferta espacial equilibrada de serviços e equipamentos comunitários e sociais.</p>
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>12.1</b> Avaliar periodicamente e compatibilizar, conforme demanda verificada, a localização e oferta de serviços e</p>

	<p>equipamentos comunitários e sociais.</p> <p><b>12.2</b> Disponibilizar serviços e equipamentos comunitários e sociais favorecendo o princípio da cidade compacta e do acesso universal.</p> <p><b>12.3</b> Providenciar uma rede de serviços e equipamentos comunitários e sociais mais difusa, distribuída de forma mais equilibrada pelo território municipal.</p> <p><b>12.4</b> Incentivar a integração de políticas públicas, programas e atuação conjunta entre as secretarias municipais de educação, saúde, cultura, esporte e lazer, assistência social e segurança.</p> <p><b>12.5</b> Implantar um Ambulatório ou Centro de Referência em Atenção à Saúde a portadores de doenças crônicas e idoso.</p>
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

---

## Mobilidade

A seguinte análise resgata do material de diagnóstico as principais potencialidade e deficiências da mobilidade urbana de Novo Hamburgo, trazendo propostas quanto ao sistema viário, aos modais ativos e ao transporte coletivo, tendo sido incorporadas análises e propostas feitas pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU).

Com a compreensão de que as infraestruturas urbanas de pavimentação viária e de iluminação pública possuem uma grande correlação com a mobilidade urbana tratou-se de abarcá-las dentro desses tópicos. Ainda, questões referentes aos principais acessos viários do município, bem como a grande participação do transporte individual no tráfego de Novo Hamburgo, também foram contempladas na análise.

### *Sistema Viário*

Em se tratando de uma análise metropolitana, o município de Novo Hamburgo possui como principais acessos terrestres a BR-116 e a RS-239, além do sistema Trensurb, que faz a conexão até Porto Alegre.

A cidade encontra-se em um estágio avançado de conurbação com os municípios em seu entorno. Nesse contexto, há um intenso fluxo de pessoas entre os municípios e poucos elementos físicos de identificação das divisas, dificultando o reconhecimento dos limites do território municipal. Essa característica resulta na falta de gestão e de atendimento dos principais serviços públicos nas áreas fronteiriças devido a questionamentos quanto a responsabilidade de cada Prefeitura.

Percebe-se, assim, a inexistência de uma gestão integrada entre os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), inclusive quanto ao sistema viário. Como exemplo, pode-se citar a Avenida dos Municípios, que requer continuidade e que poderia servir como alternativa de carga, fomentando o desenvolvimento da zona industrial de Novo Hamburgo e aliviando fluxos dos municípios que são atendidos por essa avenida.

Na escala municipal, apesar de a BR-116 e a RS-239 serem alternativas de tráfego, elas se comportam como barreiras antrópicas, segmentando a ocupação de Novo Hamburgo e o sistema viário, isolando alguns bairros. A compartimentação da malha viária também pode ser verificada no bairro Canudos, pelo Parque Henrique Luis Roessler, o “Parcão”. Considerando o fato de o bairro ser o mais populoso do município, mostra-se a necessidade de atenção às vias que conectam Canudos aos demais bairros de Novo Hamburgo.

Em complemento, no que tange aos acessos internos, o bairro Lomba Grande é caracterizado pela presença de um único acesso, a Estrada de Integração Leopoldo Petry, que conecta o bairro ao restante do Município. Tal questão é um ponto de destaque, principalmente se considerado o fato de que Lomba Grande possui a segunda maior taxa de crescimento do município (IBGE, 2010), apontando também para a necessidade de melhor atenção para a mobilidade interna dentro de seus limites.

Apesar de a hierarquia viária apresentar boa distribuição espacial e permitir a conexão entre os bairros, com o Centro e com as rodovias que compartimentam o tecido urbano, observa-se uma subutilização dos principais corredores. Existem conflitos com as áreas destinadas a estacionamentos (sejam aqueles dentro dos imóveis ou em via pública, paralelos ou perpendiculares à via), muitas conversões à esquerda e cruzamentos semaforizados em quatro tempos, causados pela existência de poucos binários e muitas vias com duplo sentido de circulação, reduzindo a fluidez do trânsito.

Quanto à pavimentação, os cidadãos manifestaram satisfação no que tange a quantidade de vias pavimentadas. Contudo, a qualidade dos pavimentos merece atenção, uma vez que manutenção de vias pavimentadas há mais tempo não tem sido realizada, apresentando sinais de envelhecimento e de mau estado de conservação.

Os principais corredores viários da cidade foram pensados para a conformação de Centralidades, tendo sido concebidos no PDUA como vias estruturadas de comércio e serviços com maiores índices de aproveitamento. Todavia, nem todos foram consolidados, devido principalmente à pressão do mercado pela ocupação de porções do território com menor custo de terra. Com

isso, áreas internas aos bairros possuem atualmente maior densidade de ocupação do que os corredores.

O veículo individual motorizado é o principal modal de transporte em Novo Hamburgo, representando 57,1% dos deslocamentos no município (PDMU, 2019). As prováveis causas desse dado são as facilidades de estacionamento em diversas vias, a velocidade de circulação, o desenho urbano que prioriza a circulação desses automóveis, além do gasto total nos deslocamentos de transporte coletivo, que não conta com integração tarifária. Observa-se que entre os anos de 2007 e 2022 a frota de veículo em Novo Hamburgo apresentou crescimento de 65% (DENATRAN, 2022).

Quadro 8 - Diretriz 13 - Infraestrutura Municipal

<b>Mobilidade – Sistema Viário</b>
<b>Cenário Atual</b>
Os acessos do município são caracterizados pela insegurança e falta de delimitação clara dos limites municipais, sendo o sistema viário responsável atualmente pela compartimentação de alguns bairros no município. As rodovias BR-116 e RS-239 isolam os bairros à Oeste e à Norte do município, enquanto existe descontinuidade do sistema viário à leste do Parcão no bairro Canudos e o bairro Lomba Grande é conectado ao restante da cidade por apenas uma via. Os principais corredores viários são estruturados com caixas de vias largas, mas poderiam prever mais faixas de circulação, ciclovias e/ou calçadas mais largas caso fossem previstos mais sistemas binários com menos áreas de estacionamento. Ainda merece destaque a falta de um programa de manutenção da pavimentação viária e o aumento da frota municipal de veículos.

Cenário Tendencial	Cenário Prospectivo
<p>Isolamento dos bairros em relação às áreas centrais de Novo Hamburgo e maior dependência desses bairros em relação aos municípios conurbados. Sentimento de não pertencimento, levando a recortes e até mesmo desagregação de território municipal. A não consolidação dos corredores previstos no PDUA e suas centralidades reforça as necessidades de deslocamentos da população, que, somado ao mau uso da infraestrutura dos principais corredores, sobrecarregaria o sistema viário.</p>	<p>Tecido urbano coeso, com fortalecimento das centralidades existentes e o incentivo à criação de novas. Um sistema viário estruturado com binários e com racionalização da quantidade de vagas de estacionamento em vias públicas, contribuindo uma menor sobrecarga do sistema viário.</p>
<p><b>Diretriz 13</b></p>	<p>Otimizar o uso da infraestrutura viária existente.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>13.1</b> Reestruturar a Hierarquia Viária vigente.</p> <p><b>13.2</b> Elaborar estudos e projetos específicos nas principais vias municipais para a ampliação dos sistemas binários e para a remoção das faixas de estacionamento, liberando espaços que deverão ser utilizados para implantação de</p>

	<p>faixas exclusivas do transporte coletivo, ou para a implantação de infraestrutura cicloviária ou para ampliação dos espaços dos passeios, em consonância com o Plano Diretor de Mobilidade Urbana.</p> <p><b>13.3</b> Criar um programa de manutenção da pavimentação viária, com foco nos principais corredores e nas vias onde passam as linhas do transporte público coletivo.</p> <p><b>13.4</b> Promover, em alinhamento com a legislação de uso do solo, a criação de centralidades e o fortalecimento das existentes, em especial nos bairros compartimentados pelos elementos antrópicos, fortalecendo a sensação de pertencimento da população com o seu território.</p> <p><b>13.5</b> Realizar estudos e definir estratégias de trânsito compartilhado, para diminuição de velocidade em áreas de</p>
--	---

---

	preservação do patrimônio histórico cultural.
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

### *Modais Ativos*

A mobilidade ativa contempla formas de deslocamentos que exigem gasto de energia, fazendo ou não uso de algum instrumento que não seja motorizado. Assim, requerem uma infraestrutura com acessibilidade, reduzindo a dependência dos modais motorizados.

Em Novo Hamburgo a maior condicionante é o relevo acidentado, que não favorece a circulação de modais ativos. Outras questões que condicionam a mobilidade ativa são: grande número de edificações no centro histórico, entre outros locais do município, que encontram-se fechadas, sem a conformação de fachadas ativas, que são atrativas aos deslocamentos não motorizados; rede cicloviária desconexa e com poucos metros de extensão; calçadas com condição ruim de caminhabilidade nos bairros mais afastados do Centro; carência de uma iluminação pública mais eficiente; falta de segurança pública; inexistência de usos e de ocupações mais amigáveis; existência de barreiras e estacionamentos que interferem nos passeios; e falta de agradabilidade através de adequado paisagismo e sombreamento.

Ainda assim, são verificadas condições favoráveis para o incremento na mobilidade ativa no município. Nos equipamentos públicos avaliados, a acessibilidade encontra-se presente no entorno imediato e a iluminação pública está sendo modernizada para sistemas mais eficientes, como o LED, fator que tem aumentando a segurança dos cidadãos. Ainda, verifica-se que fora dos horários de pico é permitido o transporte de bicicletas no Trensurb.

A possibilidade de aumento do uso da mobilidade ativa mostra-se extremamente importante, uma vez que, além de proporcionar alívio nos modais motorizados, trata-se de um mecanismo de locomoção saudável e sustentável. Nesse contexto, entre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2015, a

mobilidade ativa pode contribuir para o alcance da vida saudável e o bem-estar para todos em todas as idades, além de combater a mudança climática e seus impactos, auxiliando no atendimento, em especial, dos ODS 3 e 13, que tratam da “vida saudável e o bem-estar para todos, em todas as idades” e de “combater a mudança climática e seus impactos”, respectivamente (ONU, 2015).

Quadro 9 - Diretriz 14 - Infraestrutura Municipal

<b>Mobilidade – Modais Ativos</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>A mobilidade ativa em Novo Hamburgo encontra-se pouco explorada a nível municipal. No bairro Centro as calçadas em geral são largas e tem sua manutenção em dia. Algumas áreas com intensidade de comércio e serviço também investiram nesta infraestrutura. Entretanto, os espaços entre o centro e setores com maior concentração de destino de deslocamento não estão adequados para o deslocamento pedonal, ciclovário ou outros dentro do modal ativo. Chama atenção o pequeno e desconectado sistema ciclovário. Como ponto positivo, pode-se destacar a permissão para entrada de bicicletas no Trensurb, fora dos horários de pico, além dos bicicletários dispostos ao uso da comunidade.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Cidade com infraestrutura de calçadas e de sistema ciclovário desconexo, pequeno, com pouca manutenção e condição de segurança desfavorável, incentivando o uso de automóveis individuais, sobrecarregando as vias e gerando trânsito intenso,</p>	<p>Calçadas largas e seguras, incentivando o deslocamento a pé para pequenos e médios trajetos; conexão ciclovária, potencializando o uso de bicicletas em trajetos médios e longos, conformando um ambiente de cidadãos saudáveis e ativos, com menor emissão de gases prejudiciais</p>

<b>Mobilidade – Modais Ativos</b>	
principalmente nos horários de pico de deslocamento para trabalho e estudo.	à saúde devido à queima incompleta de carbono.
<b>Diretriz 14</b>	Promover o uso de modais ativos pela população.
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>14.1</b> Implantar a zona de baixa velocidade de circulação, prevista no PDMU, e promover estudos para outras áreas que englobem trânsito compartilhado ou de restrição ao trânsito de veículos motorizados nas áreas de interesse de preservação histórica, compatível com projeto especial existente da Avenida Maurício Cardoso, e em outras regiões com essa vocação.</p> <p><b>14.2</b> Expandir e melhorar a conectividade do sistema cicloviário e implantar a rede cicloviária proposta pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana.</p> <p><b>14.3</b> Incentivar fachadas mais amigáveis para aumentar a sensação de segurança aos</p>

## Mobilidade – Modais Ativos

modais ativos, em consonância com a legislação edilícia.

**14.4** Aplicar e incentivar o uso de instrumentos urbanísticos específicos para a ampliação das áreas de circulação junto a via pública, a exemplo da Fruição Pública.

**14.5** Criar um programa de manutenção e requalificação de calçadas, estabelecendo rotas acessíveis nos principais corredores e pontos de atração, de acordo com o PDMU (2019).

**14.6** Criar um programa de modernização da iluminação pública, melhorando a eficiência dessa infraestrutura, com foco nas rotas acessíveis.

**14.7** Promover campanhas educativas de segurança no trânsito, com foco na proteção e na importância dos usuários dos modais ativos.

**14.8** Estabelecer sinalização viária específica para os modais ativos,

## Mobilidade – Modais Ativos

indicando as distâncias entre pontos de interesse e demonstrando a viabilidade pela escolha desses modais para os deslocamentos cotidianos.

**14.9** Elaborar projeto de urbanização específico no eixo do Trensurb, prevendo desenho urbano de requalificação e humanização do entorno, com foco no modal ativo.

Fonte: URBTEC™ (2023).

### *Transporte Coletivo*

O Sistema de Transporte Coletivo de Novo Hamburgo é caracterizado como sendo pouco atrativo frente às necessidades de deslocamento da população do município. De acordo com os moradores do bairro Lomba Grande e dos bairros ao norte da RS-239, alguns problemas percebidos do transporte coletivo foram: ônibus lotados; rotas muito longas; e baixa frequência das viagens. Nesse sentido, destaca-se que somente 10 das 33 linhas de ônibus do Município concentram cerca de metade da demanda total pelo transporte.

A análise de pontos de ônibus do transporte coletivo mostra que o sistema atende toda a mancha de ocupação urbana, porém sem faixas exclusivas para os ônibus. Alguns equipamentos da zona rural não estão contemplados, tendo tal observação sido realizada pela população durante as Oficinas Comunitárias.

O Trensurb, apesar de ter tarifa subsidiada e fazer integração com outros municípios da RMPA, não tem integração tarifária com o transporte coletivo do Município.

Partindo de tais questões, as problemáticas apontadas pela população justificam o baixo índice de utilização do transporte coletivo, tendo sido verificado que apenas 23,4% dos deslocamentos em Novo Hamburgo ocorrem pelo transporte coletivo. Em contraposição, o transporte privado mostra-se como maior alternativa para a população, representando 57,1% dos deslocamentos.

Quadro 10 - Diretriz 15 - Infraestrutura Municipal

<b>Mobilidade – Transporte Coletivo</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>O Transporte Coletivo em Novo Hamburgo mostra-se pouco atrativo, sendo caracterizado pela existência de poucas linhas com concentração expressiva de passageiros. O Sistema de Transporte Coletivo possui ônibus com lotação frequente, rotas longas e baixa frequência de viagens. Ainda, não existem faixas exclusivas de ônibus. Tais características desincentivam a utilização deste modal, o qual atualmente representa apenas 23,4% dos deslocamentos da cidade. Em contraposição, a pouca utilização do Transporte Coletivo fomenta o uso do Transporte Individual motorizado, que corresponde hoje a mais da metade dos deslocamentos diários em Novo Hamburgo.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Agravamento da lotação dos ônibus e aumento do tempo de viagens devido ao crescimento do número de veículos motorizados individuais nas ruas, aumentando o ciclo vicioso de redução da atratividade do transporte público coletivo e aumento do uso pelo veículo motorizado individual.</p>	<p>Aumento da atratividade pelo transporte público coletivo e consequente redução do uso do transporte individual privado, colaborando para o desenvolvimento de um trânsito mais fluído e ágil e reduzindo a sobrecarga nos corredores viários. Além da expectativa de concretização da nova</p>

	licitação, com novas linhas, frotas e mais horários.
<b>Diretriz 15</b>	Aumentar a atratividade do Sistema de Transporte Coletivo do município.
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>15.1</b> Realizar estudos de para a implantação de linhas turísticas.</p> <p><b>15.2</b> Melhorar a circulação do transporte coletivo pela cidade, por meio da implantação de faixas exclusivas, em consonância com as propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.</p> <p><b>15.3</b> Promover a integração do Trensurb com o sistema de transporte coletivo municipal, em consonância com as propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.</p> <p><b>15.4</b> Ampliar a integração do Trensurb com os demais modais, promovendo a melhoria das calçadas no entorno das estações, áreas de embarque e desembarque e facilitando o acesso aos taxis e serviços de aplicativo.</p>

Fonte: URBTEC™ (2023).

### 3.4 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O eixo de uso e ocupação do solo deve se atentar à estruturação do território de Novo Hamburgo de maneira a garantir qualidade de vida aos seus habitantes e o equilíbrio do meio ambiente. Para tal, são definidas diretrizes que auxiliam no planejamento e gestão do território. Essas diretrizes versam sobre integração regional, estruturação e qualificação do município e do espaço urbano; condições e produção de moradia e regularização fundiária; patrimônio ambiental, histórico e cultural existente no município, definindo propostas estratégicas para sua proteção e salvaguarda.

#### Integração Regional

Os bairros periféricos de Novo Hamburgo são terminantemente conurbados com os municípios localizados no seu entorno. Embora esse contexto esteja consolidado e em processo de intensificação há pelo menos 60 anos, este conjunto de municípios ainda não dispõe de um planejamento integrado, voltado ao compartilhamento de direcionamentos e ações.

Em um contexto solidamente metropolitano, como é o caso da RMPA, essa lacuna institucional contribui para pressões especulativas do mercado, ocupação dispersa e assimetrias territoriais. A inexistência de um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI, previsto na Lei Federal N.º 13.089/2015, compromete a ocorrência de dinâmicas urbanas equilibradas, acentuando processos de periferização e segregação não apenas nos contextos intraurbanos, mas, ainda mais grave, em contexto intermunicipal.

Especificamente no caso de Novo Hamburgo, sua conurbação com as cidades do seu entorno imediato indica duas demandas básicas para o planejamento territorial e que incidem sobre o conteúdo de alcance do Plano Diretor. A primeira, refere-se à necessidade de articulação e de compatibilização entre os zoneamentos vigentes nos diferentes municípios limítrofes, especialmente no que tange às permissões e às restrições de usos, atividades e formas de ocupação das regiões de fronteira, de modo compatível aos condicionantes ambientais.

A segunda, não menos importante, é a necessidade de integração entre as políticas públicas urbanas destas municipalidades. Especificamente, tratam-se das políticas públicas das áreas sociais, de habitação, meio ambiente e mobilidade que, justamente em virtude da contiguidade da ocupação, apresentam rebatimentos diretos nos contextos intra e intermunicipais e que requerem, portanto, acordos entre as unidades federativas envolvidas.

Quadro 11 - Diretriz 16 - Uso e Ocupação do Solo

<b>Inserção e Características Regionais</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
Embora claramente conurbado com os municípios do seu entorno e parte integrante da RMPA, Novo Hamburgo e as demais municipalidades da região são desprovidos de um planejamento e instrumentos voltados ao ordenamento intermunicipal e compartilhamento de responsabilidades. A nível municipal, tal carência incide na desarticulação de esforços, políticas públicas e ações, resultando em dinâmicas conflitantes e de difícil gestão.	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
Agravamento dos conflitos intermunicipais e comprometimento do desenvolvimento municipal, tendo em vista desencontros de políticas públicas e de gestão em relação ao uso e ocupação do solo, meio ambiente e novas infraestruturas.	Articulação do planejamento a nível municipal de modo convergente e orientado ao desenvolvimento regional.
<b>Diretriz 16</b>	Promover o planejamento municipal convergente às considerações acerca dos direcionamentos assumidos nos municípios vizinhos, garantindo a

	<p>compatibilização entre as diferentes gestões e consequente desenvolvimento estratégico harmônico e equilibrado da região.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>16.1</b> Visar o alinhamento entre as estratégias de desenvolvimento territorial de Novo Hamburgo e municípios conurbados, bem como entre os direcionamentos das estruturas de uso e ocupação do solo, governança e sistemas de gestão.</p> <p><b>16.2</b> Promover a elaboração de planos, projetos e obras estruturantes em Novo Hamburgo de modo articulado ao planejamento dos municípios conturbados.</p> <p><b>16.3</b> Priorizar a implantação de novas infraestruturas que contribuam tanto para a qualificação da dinâmica municipal quanto para o desenvolvimento regional.</p>

Fonte: URBTEC™ (2023).

---

## Uso do Solo

O Rio dos Sinos é um importante elemento estruturador dos padrões de uso e ocupação do município de Novo Hamburgo. Seccionando o território municipal, este corpo hídrico é o responsável pela conformação das duas porções que configuram Novo Hamburgo: o núcleo central, à noroeste do seu traçado; e o bairro de Lomba Grande, à sudeste do seu leito.

A região localizada no entorno deste corpo hídrico apresenta expressivas restrições à ocupação, sobretudo em função do contexto propício à inundação. Embora sejam muitas as restrições ambientais, é surpreendente a continuidade de ocupações em situações de vulnerabilidade social e sob riscos ambientais, principalmente em áreas com grande potencial para deslizamentos e inundações. Agravante a este contexto é o fato de que o próprio PDUA vigente prevê a expansão urbana municipal em parte da região de várzea do Rio dos Sinos – aspecto este que, evidentemente, precisa ser revisto. Sobre este ponto específico, importante salientar a previsão da diretriz viária da Av. dos Municípios que, conforme indicado no Plano Diretor de 2004 e 2010, funcionará como um dique à mancha de inundação.

Igualmente preocupante, são as ocupações irregulares existentes nos limites municipais e ao norte da RS-239, sobretudo em função de dois aspectos: as primeiras, em função da falta de clareza no que tange à respectiva atribuição, já que muitas se estendem por mais de um município; e as segundas, por estarem localizadas em porções municipais de alta declividade, também representando risco à vida da população que lá reside.

Tais condições exigem ações que, por um lado, providenciam uma recuperação e manutenção do potencial ambiental e, por outro, garantem uma melhoria da qualidade de vida para esta parcela da população. Nesse sentido, ao se considerar os elementos naturais existentes no território municipal e a aptidão do solo à ocupação, verifica-se que não são muitas as áreas passíveis de serem ocupadas. Esta condição sinaliza a necessidade de se empreender esforços voltados ao adensamento da área central, em detrimento da periferização, favorecendo não só a preservação dos recursos naturais, mas,

também, a otimização de infraestruturas, serviços e equipamentos existentes, dinâmicas socioeconômicas e apropriação da cidade mais equilibradas. Ao mesmo tempo, é preciso compreender dinâmicas metropolitanas que criam processos de conurbação como já observado com Campo Bom e Estância Velha, e a iminente conurbação com São Leopoldo no bairro Lomba Grande que necessita ser ordenada e planejada.

As barreiras físicas que conformam o município, a concentração de equipamentos e serviços na área central de Novo Hamburgo e a desfragmentação das manchas de ocupação no território contribuem para uma forte dependência dos bairros periféricos em relação ao núcleo central municipal.

Medidas orientadas à padrões de ocupação que favoreçam para um maior aproveitamento das infraestruturas e recursos antrópicos disponíveis, compatíveis com as restrições ambientais condicionadas pelo contexto específico de Novo Hamburgo, são também fundamentais para uma apropriação mais equilibrada e democrática da cidade. Nesse sentido, entende-se crucial mecanismos e políticas públicas que promovam usos mistos e diversificação da dinâmica urbana nas variadas porções territoriais, favorecendo o surgimento e fortalecimento de centralidades, contribuindo para a independência de bairros que, atualmente, são fortemente dependentes do núcleo central municipal.

Quadro 12 – Diretrizes 17 e 18 – Uso e Ocupação do Solo

<b>Estruturação do Uso e Ocupação do Solo</b>
<b>Cenário Atual</b>
Novo Hamburgo já possui a área a norte do rio dos Sinos praticamente consolidada e com características que lhe são específicas. O aumento da população nas últimas décadas tem aumentado a ocupação de caráter urbano ao sul do rio dos Sinos, a partir de Lomba Grande. A conurbação com São Leopoldo é iminente e precisa ser estruturada. Há dificuldade na instalação de atividades industriais no território visto a consolidação da ocupação. A dificuldade na

fiscalização aumenta o desafio de garantir a qualidade de vida através da estruturação urbana.

<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Aumento da pressão pelo uso e ocupação de áreas inaptas à urbanização, ou de áreas aptas, porém de maneira desordenada, podendo causar o aumento das ocupações irregulares; assim como a falta de legibilidade da estrutura urbana pode causar um crescimento desordenado, colocando em risco a qualidade de vida em Novo Hamburgo. A dificuldade em fiscalizar as irregularidades, assim como em estruturar o uso e ocupação do solo, dificultará as intervenções urbanas e tentativas de melhorias dos espaços públicos.</p>	<p>O município possui capacidade de gestão e planejamento sobre o ordenamento do território. Com estrutura definida e consolidada, será possível a qualificação estratégica do território, garantindo a melhoria da qualidade de vida e dignidade da pessoa humana. A aplicação dos instrumentos urbanísticos instrumentaliza a Prefeitura para a estruturação adequada do município garantindo a boa distribuição dos ônus e bônus da urbanização.</p>
<p><b>Diretriz 17</b></p>	<p>Estruturar o uso e a ocupação do solo de modo a garantir o desenvolvimento ordenado do território contribuindo para dinâmicas urbanas mais equilibradas e democráticas, promovendo novas centralidades e fortalecendo as existentes.</p>

<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>17.1</b> Disciplinar o uso e a ocupação do solo visando a otimização da infraestrutura instalada e a adequação às condições ambientais, adensando áreas propícias à urbanização de maneira planejada e ordenada com uso de instrumentos tais como o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória (PEUC), sobretudo nas áreas atualmente ocupadas com estabelecimentos industriais desativados.</p> <p><b>17.2</b> Garantir espaço adequado para a instalação de comércios, serviços e indústrias de diferentes níveis de impacto a partir das infraestruturas instalada e futura.</p> <p><b>17.3</b> Garantir espaço adequado para atividades de natureza rural, explorando o potencial turístico, cultural e paisagístico do município, ao mesmo tempo em que garante a proteção do meio ambiente assim como controle dos impactos negativos gerados pela poluição visual e sonora.</p>
-------------------------------	--

	<p><b>17.4</b> Adequar a estrutura fundiária às demandas por solo urbanizado de maneira planejada e ordenada, através da revisão dos índices urbanísticos, do aumento de perímetro urbano em direção à São Leopoldo e da revisão do macrozoneamento e setores.</p> <p><b>17.5</b> Realizar cadastro técnico das propriedades dentro do perímetro urbano mesmo que tenham usos rurais.</p> <p><b>17.6</b> Contribuir, por meio de políticas públicas e articulação com o mercado imobiliário, para a efetivação do uso misto previsto para os bairros periféricos do município.</p> <p><b>17.7</b> Aplicar mecanismos legais para implementação de fachada ativa;</p> <p><b>17.8</b> Promover o estabelecimento de políticas públicas voltadas à equidade da infraestrutura nos bairros de Novo Hamburgo.</p> <p><b>17.9</b> Promover programas de conscientização voltados à</p>
--	--

	<p>recuperação, preservação e manutenção do Rio dos Sinos.</p> <p><b>17.10</b> Estabelecer, em um raio de 500m das estações do Trensurb e dos terminais do transporte público coletivo, áreas prioritárias para empreendimentos residenciais sem vagas de veículos, em que a destinação de áreas para vagas será condicionada ao pagamento de OODC equivalente, estimulando o modal coletivo em detrimento ao individual motorizado, em consonância com as propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.</p>
<p><b>Diretriz 18</b></p>	<p>Exercer o poder de polícia sobre as posturas municipais e códigos edilícios de maneira a efetivar os regramentos de uso e ocupação do solo.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>18.1</b> Instituir o sistema municipal de fiscalização integrada, aumentando o controle sobre o uso e ocupação do território evitando o incremento do número de ocupações irregulares.</p>

	<p><b>18.2</b> Ampliar o programa de regularização edilícia facilitando o acesso aos procedimentos.</p> <p><b>18.3</b> Integrar os procedimentos e análises de fiscalização de posturas e regularização edilícia.</p> <p><b>18.4</b> Elaborar programa de comunicação e informações sobre as posturas municipais, infrações e procedimentos de fiscalização e regularização.</p>
--	--

Fonte: URBTEC™ (2023).

Quadro 13 – Diretriz 19 e 20 – Uso e Ocupação do Solo

<b>Condições de Moradia</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>Consolidação dos índices de déficit habitacional e inadequação fundiária com atuação da prefeitura municipal em função da indisponibilidade de recursos municipais e federais. A regulamentação da REURB facilita os procedimentos para um grande número de casos, porém há alta demanda por recursos na área de infraestrutura urbana. Há grande número de áreas de interesse especial que demandam atenção pelas vulnerabilidades socioambientais existentes.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Consolidação dos programas habitacionais em dependência do contexto nacional traz fragilidades ao direito à moradia. Os processos de</p>	<p>O acesso à propriedade e à moradia se dá de forma plena, garantindo a dignidade no ato de morar. A assistência à promoção da habitação e regularização</p>

<p>regularização fundiária facilitam a resolução de conflitos jurídicos, porém as intervenções de caráter urbanístico e ambientais ficam dependentes de recursos nem sempre existentes. O resultado é um cenário de avanços instrumentais, mas que podem ter dificuldade em garantir os direitos sociais de forma plena.</p>	<p>fundiária, baseadas em definição de prioridades estratégicas com conhecimento do território e integradas à maior eficiência no uso dos recursos, diminuiu o déficit habitacional e o passivo fundiário. Isto traz qualidade de vida com intervenções jurídicas, urbanísticas e ambientais integradas.</p>
<p><b>Diretriz 19</b></p>	<p>Garantir o acesso à moradia digna a todos os cidadãos visando a dignidade da pessoa humana.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>19.1</b> Promover programas personalizados e humanistas de produção pública e privada de habitação social e de melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico e dos espaços de uso público.</p> <p><b>19.2</b> Revisar o Plano Local de Habitação de Interesse Social.</p> <p><b>19.3</b> Criação do Conselho Municipal de Habitação.</p> <p><b>19.4</b> Providenciar um Banco de Lotes municipal voltado ao provimento de habitação de interesse social.</p>

	<p><b>19.5</b> Manter o cadastro atualizado das necessidades habitacionais integrado às condições socioeconômicas das famílias.</p> <p><b>19.6</b> Estabelecer áreas especiais de interesse social visando a construção de moradias.</p> <p><b>19.7</b> Garantir fontes de financiamento permanentes para enfrentamento do déficit habitacional.</p> <p><b>19.8</b> Priorizar a destinação de terras públicas para a implantação de programas habitacionais.</p>
<b>Diretriz 20</b>	Garantir o direito à propriedade visando a segurança e bem-estar dos cidadãos.
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>20.1</b> Fortalecer as políticas de regularização fundiária, em especial os processos de REURB, garantindo estrutura administrativa e financeira compatível com as necessidades municipais.</p> <p><b>20.2</b> Revisar o Plano Local de Habitação de Interesse Social, atualizando seu conteúdo e complementando-o com análises e recomendações específicas à</p>

	<p>Política Municipal de Regularização Fundiária.</p> <p><b>20.3</b> Estabelecer instrumentos jurídicos, urbanísticos e tributários que auxiliem nas mais diversas modalidades de regularização fundiária dando prioridade à desburocratização e integração dos processos.</p> <p><b>20.4</b> Integrar as ações de regularização fundiária nas dimensões jurídica, urbanística, ambiental e social.</p> <p><b>20.5</b> Agir preventivamente na fiscalização das áreas propícias à ocupação irregular.</p> <p><b>20.6</b> Monitorar as áreas de ocupação irregular a partir da sua identificação, cadastro e condições de habitabilidade com a subsequente realocação da população que se encontra em risco à vida e regularização das habitações passíveis para tal.</p> <p><b>20.7</b> Priorizar as ações de realocação de famílias pelas condições de risco e vulnerabilidade.</p>
--	--

	<p><b>20.8</b> Implantar políticas de Assistência Técnica de Habitação de Interesse Social para população de baixa renda.</p> <p><b>20.9</b> Estabelecer política de regularização fundiária dos núcleos rurais urbanos integrado à fiscalização da ocupação da área rural e possibilitando o desenvolvimento de soluções condominiais para a infraestrutura.</p>
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Patrimônio Histórico – Cultural

O patrimônio histórico-cultural de origem alemão de Novo Hamburgo é considerado o maior do Rio Grande do Sul. Apesar da reconhecida importância deste acervo, as avaliações técnicas e comunitárias realizadas na etapa de diagnóstico deste processo de revisão do PDUA sugerem que, embora o município disponha de muitos bens preservados e algumas leis que visam auxiliar para este fim, são poucas as medidas que efetivamente viabilizam tal preservação. Não obstante, identifica-se que as ações desarticuladas entre as secretarias, somada à carência de técnicos nas suas instâncias, não têm contribuído para a efetivação dos esforços voltados à salvaguarda desses elementos. Somam-se à estas questões a identificada necessidade de ajustes nas legislações específicas e instrumentos correlacionados, de modo a tornar mais claros os critérios e regramentos que incidem sobre o uso, ocupação e gestão dos bens preservados.

Além disso, os proprietários das edificações inventariadas demandam por incentivos e auxílios econômicos já que, para a preservação, são necessárias obras e intervenções nas respectivas construções, comumente onerosas.

Outro aspecto importante a ser considerado é a compatibilização necessária entre a preservação do patrimônio histórico-cultural de Novo Hamburgo, sobretudo das suas edificações inventariadas, e a dinâmica urbano-econômica do Centro Histórico e Corredor Cultural. Nesse aspecto, é salutar que medidas voltadas à salvaguarda destes elementos ocorra sem comprometer, no entanto, a vivacidade, uso e apropriação desta porção territorial municipal.

Quadro 14 - Diretriz 21 - Uso e Ocupação do Solo

<b>Patrimônio Histórico - Cultural</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
<p>Apesar de Novo Hamburgo dispor de muitos bens preservados e algumas leis que visam auxiliar para este fim, são poucas as medidas que efetivamente viabilizam tal preservação, indicando a necessidade de ajustes nas legislações específicas e instrumentos correlacionados. Além disso, as ações desarticuladas entre as secretarias, somada à inexistência de incentivos econômicos aos proprietários dos bens, têm comprometido a efetivação dos esforços voltados à salvaguarda desses elementos. Ao mesmo tempo, medidas muito restritivas ao uso e ocupação das áreas correspondentes ao centro histórico e corredor cultural de Novo Hamburgo têm comprometido sua dinâmica urbana e apropriação por parte dos munícipes.</p>	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
<p>Degradação progressiva do patrimônio municipal e consequente comprometimento progressivo da memória, identidade, cultura, dados e</p>	<p>Adequação dos processos de gestão, fiscalização e incentivos voltados à preservação dos bens materiais e imateriais existentes em Novo</p>

<p>informações históricas de Novo Hamburgo.</p>	<p>Hamburgo e consequente qualificação e prosperidade do patrimônio municipal.</p>
<p><b>Diretriz 21</b></p>	<p>Fortalecer o setor do patrimônio de Novo Hamburgo, qualificando sua estruturação por meio da disponibilização de instrumentos e incentivos, estabelecimento de estratégias e ações, além de implementação clara de procedimentos de fiscalização e preservação dos bens existentes.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>21.1</b> Adequar os processos de gestão e fiscalização do patrimônio existente por meio da atuação coordenada das secretarias municipais.</p> <p><b>21.2</b> Tornar claros os parâmetros, critérios, processos e penalidades voltados à preservação do patrimônio, bem como as atribuições dos órgãos e secretarias da gestão pública municipal.</p> <p><b>21.3</b> Promover ações indutoras do desenvolvimento econômico do Centro Histórico e corredor</p>

	<p>cultural, por meio de usos mistos que contribuam para a dinâmica urbana de modo compatível aos esforços de salvaguarda dos bens preservados.</p> <p><b>21.4</b> Finalizar e divulgar o inventário do patrimônio cultural municipal e prever sua atualização periódica.</p> <p><b>21.5</b> Realizar a fiscalização e monitoramento das atividades causadoras de impacto ao patrimônio e subsequente exigência de medidas mitigadoras ou compensatórias.</p> <p><b>21.6</b> Criar um sistema de apoio, incentivos e benefícios aos proprietários de imóveis inventariados e/ou tombados, sobretudo localizados em áreas de tombamento e respectivo entorno.</p> <p><b>21.7</b> Qualificar a infraestrutura das áreas de interesse turístico, dos bens culturais, patrimoniais e ambiente rural, com o cuidado de preservar o patrimônio</p>
--	--

	existente e a qualidade de vida da população tradicional.
--	---

Fonte: URBTEC™ (2023).

### 3.5 INSTITUCIONAL

O eixo institucional do Plano Diretor Urbanístico Ambiental trata da capacidade social, política e administrativa de planejamento e gestão do território. A administração pública precisa estar preparada para os desafios imposto pela implantação do PDUA no território. Para isso, o PDUA deve funcionar, antes de tudo, como definidor da política de desenvolvimento territorial. As legislações e instrumentos que compõem as normativas revisadas servem de garantia para os processos futuros e para a tomada de decisão. Desta maneira, a gestão participativa serve de princípio para garantir uma tomada de decisão mais articulada com a realidade do território.

Nesse sentido, as diretrizes apresentadas trabalham dentro do contexto da capacidade de planejamento e gestão do território e a necessidade de intermediação dos conflitos e diferentes interesses sociais interpostos.

Quadro 15 – Diretrizes 22 e 23 - Institucional

<b>Institucional</b>	
<b>Cenário Atual</b>	
Capacidade limitada no ordenamento e gestão do território impele ao município menor dinâmica no desenvolvimento socioeconômico devido à ineficiência e ineficácia das ações frente a situações já consolidadas. Gestão de grandes passivos territoriais como os processos de regularização edilícia e fundiária absorvem parte considerável da capacidade administrativa da Prefeitura Municipal.	
<b>Cenário Tendencial</b>	<b>Cenário Prospectivo</b>
Na matéria de ordenamento do território, há tendência na	Presença do Poder Público Municipal como intermediador do processo de

<p>consolidação do Poder Executivo Municipal enquanto remediador de impactos no território, gerando custos sociais, econômicos, administrativos e financeiros, com a priorização nos passivos territoriais, com lenta depreciação dos ativos.</p>	<p>ordenamento e gestão do território, articulando os atores sociais para o planejamento contínuo das ações, aumentando a eficiência e a eficácia das políticas públicas. A antecipação da ação gera previsibilidade e, com isso, maior possibilidade de tomar partido das potencialidades do território.</p>
<p><b>Diretriz 22</b></p>	<p>Fortalecer o sistema municipal de planejamento e gestão objetivando a capacidade administrativa e a gestão participativa do território.</p>
<p><b>Propostas Estratégicas</b></p>	<p><b>22.1</b> Integrar novas funções ao Portal de Informações Geográficas relacionadas ao ordenamento do território fortalecendo o seu papel democratizante do acesso à informação.</p> <p><b>22.2</b> Digitalizar o acesso a análise de viabilidades, alinhamentos viários, boletins de lote, aprovações de projeto, licenciamentos, estudos de impacto, relatórios de compatibilidade e habite-se.</p> <p><b>22.3</b> Publicar periodicamente relatório de monitoramento e acompanhamento das condições territoriais e de</p>

	<p>implantação das propostas do plano diretor.</p> <p><b>22.4</b> Fortalecer o CONCIDADE na gestão participativa do território garantindo a capacitação dos seus membros.</p> <p><b>22.5</b> Garantir recursos para o Fundo Municipal de Desenvolvimento da Cidade (FUNCIDADE) afim de implantar as propostas estratégicas definidas neste PDUA.</p> <p><b>22.6</b> Fortalecer a Comissão do PDUA, como órgão do sistema municipal de planejamento e gestão.</p> <p><b>22.7</b> Realizar, em caráter público, debates, reuniões, audiências, consultas e conferências sobre projetos de lei, planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.</p> <p><b>22.8</b> Estruturar a administração pública com servidores em número suficientes e capacitados periodicamente, visando a eficiência administrativa e a boa prestação do serviço público.</p> <p><b>22.9</b> Simplificar processos administrativos garantindo o controle sobre o uso e ocupação do território, como por</p>
--	---

	exemplo o licenciamento auto declaratório.
<b>Diretriz 23</b>	Instituir o sistema municipal de fiscalização integrada, aumentando o controle sobre o uso e ocupação do território.
<b>Propostas Estratégicas</b>	<p><b>23.1</b> Aumentar o efetivo de fiscalização de posturas municipais e outras correlatas.</p> <p><b>23.2</b> Qualificar os servidores municipais sobre o poder de polícia da Administração Pública.</p> <p><b>23.3</b> Implantar meios digitais e remotos de fiscalização para aumentar a eficiência do controle.</p> <p><b>23.4</b> Facilitar o acesso da sociedade às normas e posturas municipais.</p> <p><b>23.5</b> Efetuar fiscalizações de forma integrada e estratégica integrando a dimensão educativa da fiscalização.</p>

Fonte: URBTEC™ (2023).

O Sistema Municipal de Planejamento e Gestão é formado por seus órgãos, com competências e composições específicas, sendo aqueles que devem ser instituídos pelo próprio Plano Diretor:

- Conselho da Cidade de Novo Hamburgo (CONCIDADE);
- Comissão Permanente do PDUA.

Propõe-se a supressão das atuais Comissão de Parcelamento do Solo e da Comissão do Patrimônio Cultural e Natural, que seriam incorporadas pela Comissão permanente do PDUA.

O Conselho da Cidade de Novo Hamburgo (CONCIDADE) é órgão de articulação das políticas de desenvolvimento urbano e instrumento da democratização da gestão urbano. A proposta é de manutenção das suas competências e composição conforme o quadro abaixo.

Quadro 16 – Competências e composição do CONCIDADE

#### Competências do CONCIDADE

- Propor, debater, e aprovar diretrizes para política de desenvolvimento urbano do Município;
- Propor, debater e aprovar diretrizes e normas para implantação dos programas a serem formulados pelos Órgãos da Administração Pública Municipal relacionados à política urbana;
- Acompanhar e avaliar a execução da Política Urbana Municipal e recomendar as providências necessárias ao cumprimento dos seus objetivos;
- Propor, debater e aprovar a edição de normas municipais de direito urbanístico, em especial do Plano Diretor Urbanístico Ambiental;
- Assessorar a Administração Pública Municipal em assuntos relativos ao desenvolvimento urbano, baseando seus pareceres na legislação vigente, fazendo-o por escrito;
- Assessorar o Legislativo Municipal em assuntos de sua competência;
- Propor a criação de mecanismos de articulação entre os recursos municipais e os programas de impacto sobre o desenvolvimento urbano;
- Debater a elaboração e execução do orçamento público, plano plurianual, lei de diretrizes orçamentárias e planejamento participativo de forma integrada;
- Coordenar a organização das Conferências das Cidades na sua esfera de competência;

- Promover a realização de estudos, pesquisas, cursos, debates e ações na área do desenvolvimento urbano;
- Sugerir eventos destinados a estimular a conscientização sobre os problemas urbanos, o conhecimento da legislação pertinente e soluções alternativas para a gestão da Cidade, bem como outros temas referentes à Política Urbana do Município;
- Dar publicidade e divulgar seus trabalhos e decisões;
- Deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões técnicos compatíveis com o desenvolvimento urbano do Município;
- Elaborar e aprovar o seu regimento interno e as formas de funcionamento do conselho e das suas câmaras temáticas;
- Gerir o Fundo Municipal de Desenvolvimento da Cidade;
- Criar câmaras temáticas de saneamento ambiental, habitação, mobilidade urbana (transporte e segurança no trânsito), planejamento e gestão do solo urbano e outras consideradas pertinentes pelo conselho que deverão contemplar o estudo e debate específicos e atuar de forma integrada;
- Manter intercâmbio com os demais órgãos congêneres municipais, estaduais e federais, com o objetivo de receber e fornecer subsídios técnicos para esclarecimentos relativos ao desenvolvimento urbano do Município e da região;
- Promover mecanismos de cooperação entre os Governos da União, Estados e Municípios vizinhos e a sociedade na formulação e execução da política municipal e regional de desenvolvimento urbano;
- Emitir orientações e recomendações referentes à aplicação da Lei Federal N.º 10.257/2001 - "Estatuto da Cidade" e demais leis e atos normativos relacionados ao desenvolvimento urbano municipal.

#### Composição do CONCIDADE

- 11 membros do Poder Executivo;
- 07 membros dos Movimentos Populares;
- 02 membros das entidades Empresariais;
- 02 membros das entidades dos Trabalhadores;

- 02 membros de Entidades Profissionais e/ou Acadêmicas;
- 01 membros de Organização Não Governamental.

Fonte: URBTEC™ (2023) com dados do PDUA

Para a Comissão Permanente do PDUA é necessária a revisão de suas competências e de sua composição, conforme o quadro abaixo.

É importante que o Plano Diretor ou lei específica defina um quórum mínimo de para a realização de reuniões, propondo-se que esse quórum seja igual a metade dos participantes da Comissão, e que as deliberações sejam decididas por maioria simples dos presentes, além da possibilidade de convocar outras secretarias ou órgãos, inclusive de outras esferas de poder, a depender do processo em análise.

Quadro 17 - Competências e composição proposta da Comissão Permanente do PDUA

#### Competências da Comissão Permanente do PDUA

- Assessorar tecnicamente o Poder Executivo Municipal na aplicação dos dispositivos do Plano Diretor;
- Assessorar o sistema de gestão nas intervenções urbanísticas especiais;
- Emitir os termos de referência para os empreendimentos e parcelamentos do solo com necessidade de EIV;
- Assessorar os termos de referência para os empreendimentos e parcelamentos do solo com necessidade de EIA-RIMA;
- Analisar e emitir pareceres sobre os EIVs;
- Analisar e emitir pareceres sobre os Relatórios de Compatibilidade Urbanística (RCU);
- Analisar e emitir pareceres sobre os processos de aprovação e licenciamento de obras e demais intervenções no SCHC, CC LG e Áreas de Interesse Cultural (AIC) e Indivíduos Arquitetônicos Isolados (IAI);
- Avaliar e propor os ajustes do PDUA nos prazos previstos;
- Gerenciar a operacionalidade técnica;
- Assessorar a operacionalidade administrativa;

- Apoiar o sistema de gestão nos processos decisórios;
- Acompanhar e viabilizar o desenvolvimento dos programas;
- Estabelecer câmaras técnicas que emitirão pareceres para análise de licenciamentos nas Áreas Especiais, entre outras funções;
- Realizar os julgamentos urbanísticos de segunda instância.

#### Composição da Comissão Permanente do PDUA

- 1 representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMAM;
- 1 representante da Secretaria Municipal da Cultura – SECULT;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SEDEC;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários - SEOPSUV;
- 1 representante da Secretaria de Planejamento – SEPLAN;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Saúde – SMS;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Educação – SMED;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL;
- 1 representante da COMUSA – Serviços de Água e Esgoto de Novo Hamburgo;
- 1 representante do Quadro Permanente da Procuradoria Geral do Município – PGM;
- 1 representante da diretoria de Diretoria de Esgoto Pluvial – DEP;
- 1 representante da Diretoria de Limpeza Urbana – DLU;
- 1 representante da Companhia Municipal de Urbanismo – COMUR;
- 1 representante da Diretoria de Trânsito – DITRAN;
- 1 representante do Gabinete da Prefeita.

*Observação: a Comissão fica autorizada a convocar outros representantes a depender do processo em análise.*

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2023) com dados do PDUA (2004).

Como forma de auxiliar no financiamento das políticas, programas e ações oriundos do Plano Diretor, é preciso também reforçar a importância do

---

Fundo Municipal de Desenvolvimento da Cidade (FUNCIDADE), gerido pelo CONCIDADE. O fundo, regulado pelo Decreto N.º 5634/2013 recebe recursos provenientes de:

- dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- contribuições, subvenções e auxílios da União, dos Estados e do Município e de suas respectivas autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações;
- empréstimos ou operações de financiamento internos ou externos;
- contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;
- contribuições ou doações de entidades internacionais;
- acordos, contratos, consórcios e convênios;
- rendimentos obtidos com a aplicação de seu próprio patrimônio;
- OODC;
- valores relativos às doações em espécie, quando admitidas, previstas nos processos de aprovação de condomínios de lotes e desmembramentos;
- receitas provenientes de concessão urbanística;
- retornos e resultados de suas aplicações;
- multas previstas no PDUA;
- outras receitas eventuais oriundas da aplicação da legislação urbanística e edilícia.

Propõe-se, na regulamentação específica do fundo, a revisão das possibilidades de aplicação dos recursos do fundo para garantir sua efetividade e eficácia:

- programas e projetos especiais previstos no PDUA;
- projetos e programas de desenvolvimento urbano e territorial;
- implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- intervenções em áreas de especiais do PDUA;
- serviços de assistência técnica e jurídica em assuntos relativos às normas urbanísticas e afins;

- 
- serviços de apoio à organização e à participação comunitária em assuntos relativos ao desenvolvimento urbano e territorial do Município;
  - contratação de serviços de terceiros, mediante licitação, para execução de programas, projetos ou obras diretamente oriundos do PDUA;
  - desenvolvimento e aperfeiçoamento dos instrumentos de gestão, planejamento, administração e controle das ações diretamente oriundas do PDUA;
  - desenvolvimento de programas de capacitação e aperfeiçoamento de recursos humanos em questões urbanas e territoriais desde que diretamente oriundos do PDUA;
  - pagamentos de despesas relativas a valores e contrapartidas estabelecidos em convênios e contratos com órgãos públicos e privados de pesquisa para planejamento urbano;
  - pagamentos pela prestação de serviços a entidades de direito privado para execução de programas ou projetos específicos do setor planejamento urbano e territorial;
  - apoio e financiamento às revisões e estudos do Plano Diretor.

## **4 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

### **4.1 MACROZONEAMENTO MUNICIPAL**

A proposição do Macrozoneamento municipal constitui etapa fundamental no encaminhamento das estratégias de desenvolvimento de um município, consubstanciando elementos advindos do diagnóstico, articulados às diretrizes, propostas e ações delineadas para os variados eixos temáticos que compõem o Plano Diretor. Trata-se, simultaneamente, de um instrumento de planejamento e de apoio à gestão, guiando territorialmente a implementação da política pública de desenvolvimento urbano e subsidiando a efetivação de projetos estratégicos dedicados àquele território.

Com uma abrangência que abarca tanto a área urbana quanto a área rural, o macrozoneamento funciona como ferramenta para balizar a gestão territorial municipal, bem como a definição de estratégias de desenvolvimento, não podendo ficar alheio, portanto, à correlação entre aspectos ambientais e socioeconômicos existentes. Igualmente importante, deve oferecer orientações relacionadas ao uso responsável do território no que se refere às questões pertinentes ao uso dos recursos naturais e à capacidade de absorção dos impactos, decorrentes da ocupação antrópica no meio ambiente ao longo do tempo.

As estratégias por ele pretendidas se traduzem nas macrozonas municipais, determinadas a partir de compartimentos territoriais que compartilham de vocações específicas. Tais macrozonas espacializam as diretrizes e apontam para prioridades de investimentos, ordenamento e uso do solo, configurando uma ferramenta crucial ao desenvolvimento socioeconômico, proteção e utilização sustentável dos patrimônios naturais e histórico-culturais presentes no município.

Assim, o mapeamento proposto busca auxiliar o poder público na aplicação e destinação de investimentos no espaço urbano, indicando quais são as áreas prioritárias ao adensamento, qualificação e estruturação. Da mesma forma, busca evidenciar a urgência do controle sobre a ocupação de áreas

---

ambientalmente frágeis, como as margens dos córregos e as franjas das unidades de conservação e APAs, bem como a necessidade de se preservar áreas nas quais estão localizados o patrimônio natural, cultural e histórico de Novo Hamburgo.

Sem esquecer das características socioeconômicas e culturais existentes nas diferentes áreas consolidadas e em processo de consolidação, as macrozonas propostas buscam, ainda, promover o dinamismo e a descentralização de serviços, equipamentos e atividades comerciais, contribuindo para a diminuição da dependência que hoje existe entre os bairros periféricos em relação ao núcleo central de Novo Hamburgo.

#### 4.1.1 Macrozonas municipais de Novo Hamburgo

As diferentes macrozonas estabelecidas possuem como principal objetivo definir as áreas rurais (correspondendo à porções do território cuja vocação predominante relaciona-se à atividades agropecuárias e de turismo rural); de proteção ambiental (destinadas à preservação e recuperação); de adensamento e qualificação (correspondendo às áreas com maior oferta de infraestrutura, serviços e equipamentos, para as quais se identifica a necessidade de desenvolvimento aliado à responsabilidade na gestão dos recursos naturais, preservação do patrimônio edificado e intensificação dos investimentos, por parte do poder público, em melhorias setoriais); e de estruturação (cuja característica predominante é a existência de bens patrimoniais que se somam à expressiva intensificação da dinâmica urbana, em uma porção territorial altamente dependente do núcleo central municipal, carente de infraestrutura, serviços e equipamentos e altamente demandante, portanto, de investimentos).

##### 4.1.1.1 Macrozona Rural (MR)

Correspondendo à macrozona de maior área de Novo Hamburgo, a MR localiza-se na porção sul do território municipal, à sudeste do leito do Rio dos Sinos. É nela que se encontram as propriedades rurais responsáveis pela produção agrícola de Novo Hamburgo, bem como de potencial turístico rural, além de algumas ocupações irregulares.

Esta porção territorial dispõe de uma malha viária incipiente e desfragmentada, ainda que seu polígono seja atravessado por importantes diretrizes rodoviárias que serão responsáveis pela conexão intermunicipal.

Importante destacar, ainda, a forte pressão à ocupação existente nas franjas do seu polígono, sobretudo nas manchas urbanas contíguas ao município de São Leopoldo.

#### 4.1.1.2 Macrozona de Proteção Ambiental (MPA)

Com topografia acentuada ao norte do município, e propícia à inundação na divisa entre o núcleo central municipal e o bairro de Lomba Grande, esta macrozona se destaca pela existência expressiva de maciços e remanescentes vegetais e importante corpo hídrico, qual seja, o Rio dos Sinos.

Tratam-se de áreas ambientalmente frágeis e em acelerado processo de degradação, com a presença de ocupações irregulares principalmente na porção norte do Município e na divisa da mancha urbana com a APA Sul.

Sua abrangência recai sobre área urbana e área rural, ao incorporar a APA de Lomba Grande. Em função dessa sua configuração, propõe-se a intensificação de programas de educação ambiental e políticas de recuperação dos recursos naturais, além do fortalecimento de ações de fiscalização, controle da degradação e da ocupação territorial desordenada.

#### 4.1.1.3 Macrozona de Estruturação (ME)

Constituída por todos os setores que fazem parte do perímetro urbano proposto para o bairro Lomba Grande, envolve áreas que apresentam baixo índice de fragilidade ambiental e maior potencial para ocupação mista e industrial, porém com carências de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos.

Destaca-se a presença do Corredor Cultural de Lomba Grande, com edificações que compõem o patrimônio histórico-cultural de Novo Hamburgo, além de uma série de atrativos vinculados ao turismo natural e rural, consistindo em fator potencial à promoção sinérgica na utilização sustentável do território.

Resguardados os avanços diretamente esperados para a região, o intuito ampliado relacionado à demarcação desta macrozona é contribuir para a conformação de ocupações urbanas compactas e qualificadas em Novo Hamburgo e providenciar uma área atrativa à implantação de novas indústrias de grande porte no Município, de modo compatível com a preservação do patrimônio lá existente.

Logo, embora de expressivo potencial de irradiação de desenvolvimento regional, esta macrozona demanda por uma especial atenção do poder público no que se refere a investimentos, visando a diminuição da dependência desta porção do município em relação à área central e implantando adequada infraestrutura para o recebimento de novos empreendimentos.

#### 4.1.1.4 Macrozona de Adensamento e Qualificação (MAQ)

Esta macrozona abrange áreas de desenvolvimento urbano consolidado e em processo de consolidação de Novo Hamburgo, com acesso facilitado aos serviços e infraestrutura urbanos e, ao mesmo tempo, porções com restrições à ocupação. Incorpora, na sua delimitação, o Centro Histórico, o corredor cultural, importantes remanescentes vegetais, o Parcão, o centro expandido, setores residenciais e industriais, bem como a macrozona miscigenada do PDUA vigente. Sua demarcação é orientada pela intenção de um desenvolvimento urbano compacto e adequado ambientalmente e patrimonialmente, com controle sobre áreas que apresentam alguma restrição ao uso e/ou à ocupação, contrapondo-se à tendência de ocupação de baixa densidade dispersa pelo território presentemente verificada.

Apresenta, em pontos específicos, grande potencial à utilização de edificações históricas, contribuindo para a dinamização socioeconômica do município e, ao mesmo tempo, propagação do sentimento de pertencimento ao território. Para tanto, demanda por ações e políticas públicas voltadas à preservação, recuperação, requalificação e manutenção das edificações, espaços e paisagem, visando a não-descaracterização do patrimônio ambiental

e construído existente, de forma articulada às intenções e dinâmicas socioeconômicas.

A partir da ampliação da densidade ora observada, busca-se otimizar as infraestruturas, serviços e equipamentos disponíveis, favorecendo dinâmicas urbanas mais equilibradas. Somam-se a este objetivo esforços voltados à dinamização socioeconômica municipal de modo compatível com a preservação do patrimônio histórico-cultural e ambiental existentes, bem como a qualificação da ocupação industrial e das atividades comerciais nela compreendidas, sobretudo tendo em vista a relevância que estes setores apresentam para o contexto existente e prospectado para Novo Hamburgo.

Na sequência é apresentado quadro com a síntese das características predominantes de cada uma das Macrozonas propostas:

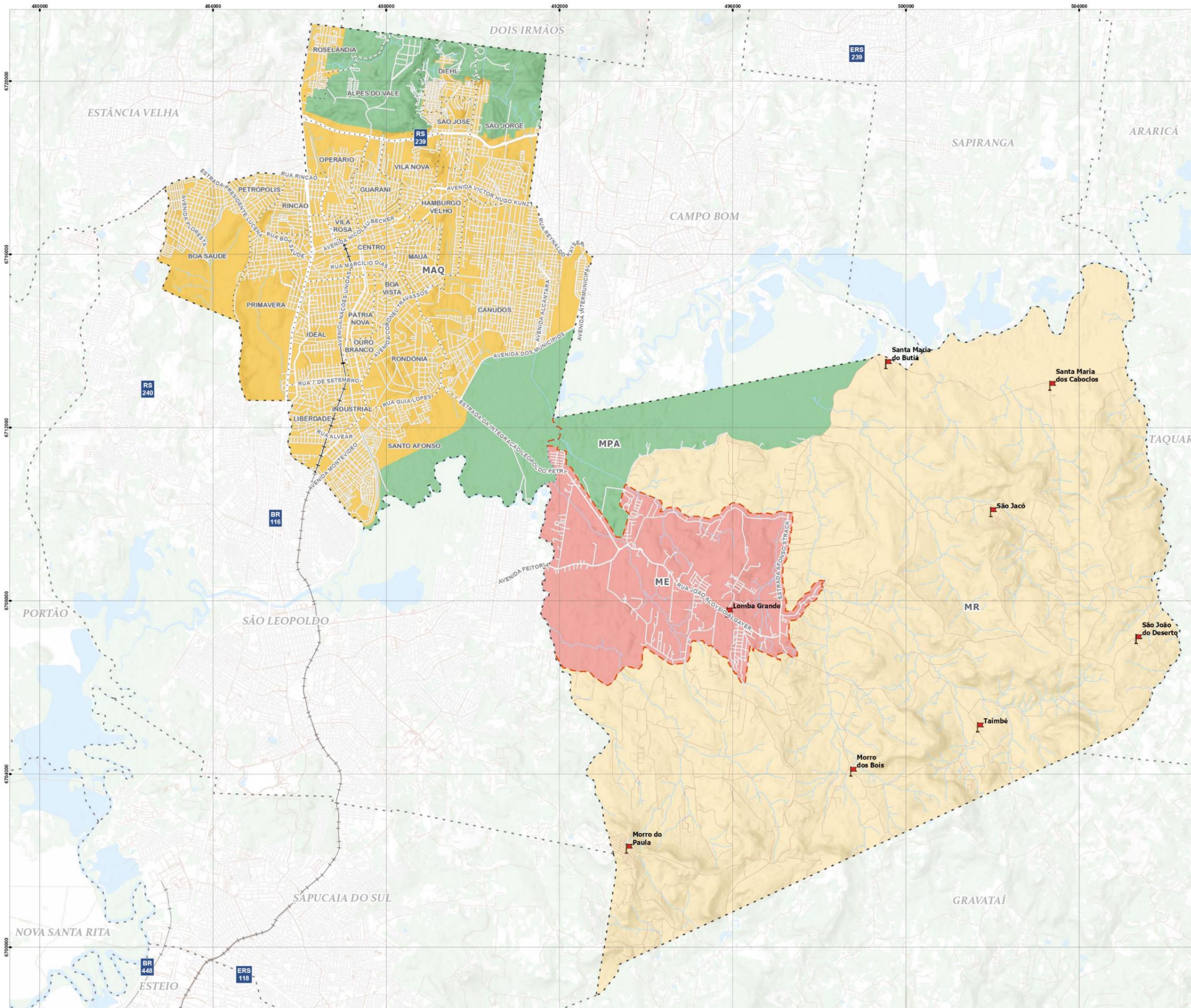
Quadro 18 – Macrozoneamento Municipal de Novo Hamburgo

<b>MACROZONA</b>	<b>CARACTERÍSTICAS PREDOMINANTES</b>
Macrozona de Proteção Ambiental (MPA)	APA Norte, APA Sul e APA de Lomba Grande, em área urbana e rural; Áreas ambientalmente frágeis, das quais grande parte são inaptas à ocupação e, ainda assim, em acelerado processo de degradação. Presença de algumas ocupações irregulares.
Macrozona de Adensamento e Qualificação (MAQ)	Incorpora o Centro Histórico, o Corredor Cultural, importantes remanescentes vegetais, o Parcão, o centro expandido, setores residenciais e industriais, bem como a macrozona miscigenada do PDUA vigente. Tratam-se de áreas consolidadas e em processo expressivo de consolidação, onde há maior oferta de infraestrutura, serviços e equipamentos. Áreas com restrição à ocupação em pontos específicos.

<b>MACROZONA</b>	<b>CARACTERÍSTICAS PREDOMINANTES</b>
Macrozona de Estruturação (ME)	Envolve todos os setores que compõem o bairro de Lomba Grande. Destaca-se a presença do Corredor Cultural de Lomba Grande, com edificações que compõem o patrimônio histórico-cultural de Novo Hamburgo, além de uma série de atrativos vinculados ao turismo natural e rural. Área altamente dependente dos serviços e equipamentos presentes no núcleo central municipal. Recebe forte pressão à ocupação desencadeada pelo município de São Leopoldo.
Macrozona Rural (MR)	Situada na porção leste do território municipal, onde estão localizadas as propriedades rurais e de potencial turístico rural. Presença de algumas ocupações irregulares e existência de malha viária incipiente e desfragmentada.

Fonte: URBTEC (2022)

As macrozonas acima indicadas estão especializadas no mapa a seguir.



**CONVENÇÕES:**

- Ferrovias
- Hidrografia
- Limite entre as áreas Urbana e Rural - Proposta
- Limite Municipal
- Malha Viária
- Uso do Solo**
- Área Urbanizada
- Formações Vegetacionais
- Massas D'água
- Macrozoneamento Municipal - Proposta**
- Macrozona Rural
- Macrozona de Adensamento e Qualificação
- Macrozona de Estruturação
- Macrozona de Proteção Ambiental



**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO  
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S  
 FONTES: URBTEC [2022] | MAPBIOMAS[2020]  
 PMNH[2022] | ANA[2022]  
 DATA: janeiro de 2023  
 ESCALA: 1:85.000  
 ESCALA GRÁFICA:  
 0 0.5 1 2 Km



## 4.2 SETORIZAÇÃO

A setorização consiste na subdivisão das macrozonas segundo características locais, e tem por objetivo definir padrões de uso e ocupação específicos para esses setores de forma a concretizar os objetivos do macrozoneamento. A proposta ora apresentada levou em consideração a necessidade de simplificação da legislação, sem diminuir o controle sobre o território.

Além disso, foi possível diminuir o número de setores existentes no PDUA vigente, visto que a cidade se comporta de maneira mais homogênea do que a setorização definia, conforme já analisado no diagnóstico.

Os padrões de uso e ocupação do solo são definidos a partir de índices urbanísticos que definem de forma clara e direta como deve se dar o uso e a ocupação. Para isso, são utilizados os índices detalhados abaixo:

- Uso permitido: usos permitidos a serem implantados no setor sem a necessidade de Relatório de Compatibilidade Urbanística (RCU).
- Uso permissível: usos cujo licenciamento será condicionado a apresentação e aprovação de Relatório de Compatibilidade Urbanística (RCU), conforme item 5.1 deste Produto que avaliará a interferência do respectivo uso em seu entorno imediato.
- Lote mínimo: área mínima do lote resultante do parcelamento do solo.
- Testada mínima: comprimento mínimo da frente do lote para a via pública.
- Índice de aproveitamento básico: coeficiente que multiplicado pela área do terreno resulta na área máxima edificável.
- Índice de aproveitamento máximo: coeficiente máximo a ser alcançado pela compra de potencial construtivo em acordo com o instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) ou com a aplicação da Transferência do Direito de Construir (TDC) ou outro instrumento com previsão de potencial construtivo adicional.

- Taxa de ocupação: percentagem máxima de área do lote ocupado pela projeção da construção sobre o lote.
- Taxa de permeabilidade: percentagem mínima de área do lote que deve ser mantido permeável para percolação de águas pluviais e regulagem do microclima.
- Limite de altura: medida vertical, em metros, tomada entre o plano de referência e o forro acabado do último pavimento.
- Recuo de ajardinamento: recuo obrigatório que a edificação deve ter em relação a testada do lote.
- Recuos laterais e de fundos: recuo obrigatório que a edificação deve ter dos limites laterais e de fundo do lote. Tem como padrão a altura da edificação dividido por seis, salvo para casos específicos.

O recuo de ajardinamento é passível de análise e supressão mediante a avaliação de entorno, pela Comissão Permanente do PDUA, nas situações consolidadas em que mais de 70% dos imóveis não o atendam, considerando a extensão da quadra em ambos os lados da via. Quando exigido, o recuo de ajardinamento deverá ter previsão de paisagismo, de áreas permeáveis e de acessos de veículos e de pedestres, sendo proibida a implantação de vagas de veículo sobre essas áreas. O acima elencado tem os seguintes objetivos: de contribuir para a manutenção do microclima; de favorecer a drenagem urbana; e de evitar conflitos de trânsito, tanto dos veículos estacionados com os pedestres quanto dos veículos estacionados com o tráfego nas faixas de rolamento.

A aplicação do instrumento urbanístico da Fruição Pública se sobrepõe às exigências do parágrafo anterior. No caso da aplicação desse Instrumento deverão ser utilizados os mesmos materiais de revestimento da calçada, conforme detalhado no Capítulo 5.3 deste Produto.

A classificação das atividades por tipo de uso deve ser detalhada na legislação, seguindo o Quadro 19, abaixo. Importante frisar que há atividades que, independentemente da classificação de uso e do setor, terão necessidade de apresentar RCU ou EIV, sendo reguladas pelos instrumentos.

Quadro 19 - Classificação dos usos

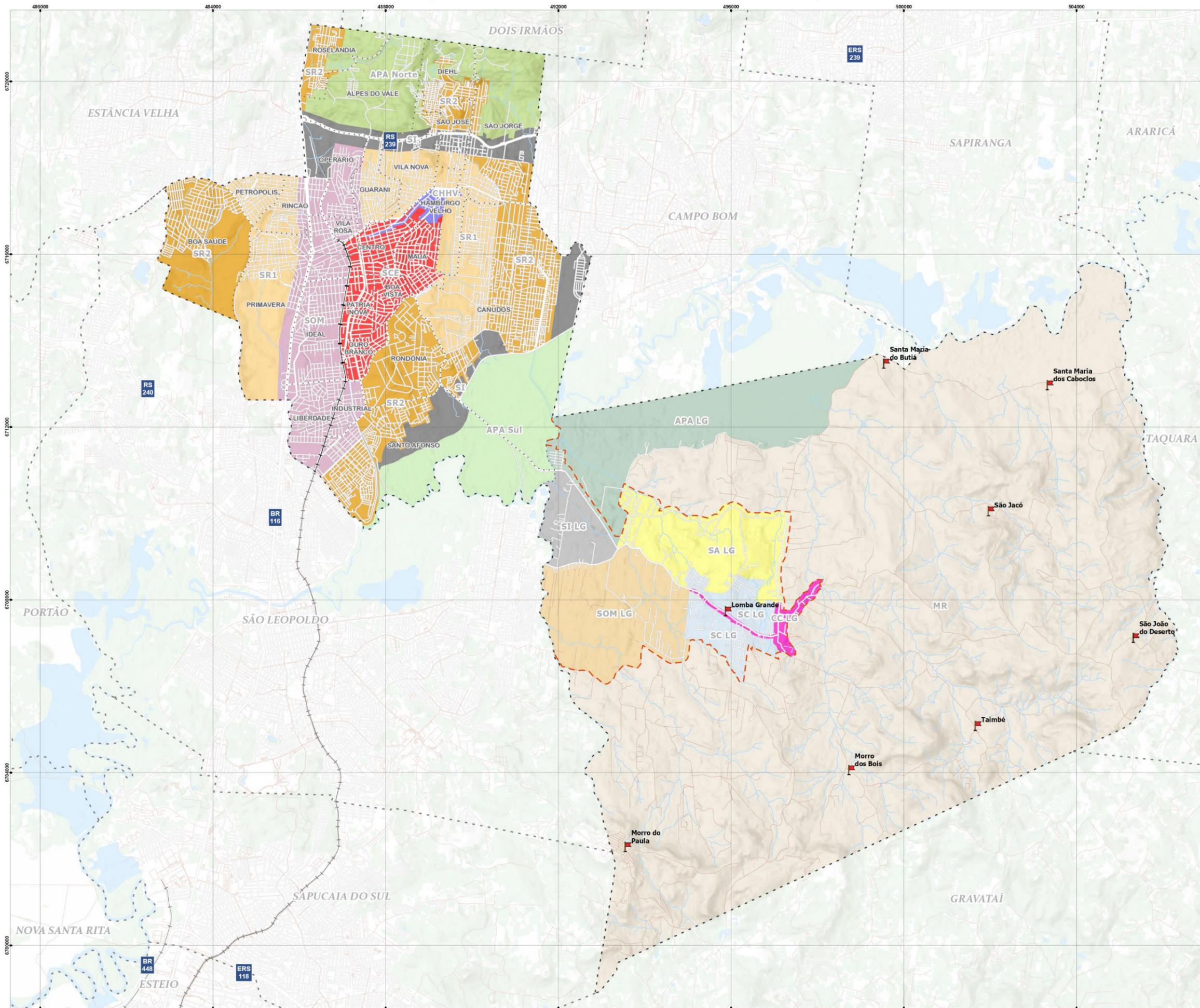
<b>Uso</b>	<b>Grupo</b>	<b>Usos (3)</b>
<b>Habitação</b>	1	Residências unifamiliares
	2	Condomínios horizontais com acesso direto a via pública
	3	Residências multifamiliares verticais, condomínios com acesso coletivo
<b>Comércio e Serviço</b>	1	Comércios e serviços com área até 1.000m <sup>2</sup> .
	2	Comércios e serviços com área de 1.000m <sup>2</sup> a 5.000m <sup>2</sup> .
	3	Comércios e serviços com área acima de 5.000 m <sup>2</sup> .
<b>Indústria (1)</b>	1	Indústrias de médio e baixo potencial poluidor com área até 1.000 m <sup>2</sup> .
	2	Indústrias de médio e baixo potencial poluidor com área acima de 1.000 m <sup>2</sup> . Indústrias de alto potencial poluidor com área até 250 m <sup>2</sup> .
	3	Indústrias de alto potencial poluidor acima de 250 m <sup>2</sup> .
	4	Agroindústria.
<b>Especiais</b>	1	Deposição de resíduos da Construção Civil, Domiciliar e Industrial.
	2	Indústria criativa. (2)
	3	Reciclagem – triagem.
	4	Aeródromos
<b>Primário</b>	1	Extrativismo mineral.
	2	Agropecuária e extrativismo vegetal.
	3	Hípicas, haras e balneários

- (1) Classificação do potencial poluidor conforme resoluções do CONSEMA.
- (2) Conforme resolução do Conselho de Patrimônio Cultural e Natural.
- (3) As áreas apresentadas para a definição do porte da edificação correspondem à área total construída.

Fonte: URBTEC™ (2023).

A seguir, apresenta-se o mapa com a proposta de setorização do município de Novo Hamburgo. Após, separados por macrozona, são apresentados os setores com sua concepção e o respectivo regime urbanístico,

Cumprindo esclarecer que a legislação que trata do licenciamento de usos e de atividades estabelecerá que, os usos e as atividades já licenciados e que não atendam ao regime urbanístico, serão considerados tolerados. Para esses casos, serão permitidas apenas reformas sem ampliação, para melhorias de higiene e de segurança.



- CONVENÇÕES:**
- Ferrovias
  - Hidrografia
  - Limite Municipal
  - Limite entre as áreas Urbana e Rural - Proposta
  - Malha Viária
- Setorização Municipal - Proposta 1**
- Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande
  - Macrozona Rural
  - Setor Central de Lomba Grande
  - Setor Centro Expandido
  - Setor Centro Histórico-Cultural
  - Setor Industrial
  - Setor Industrial de Lomba Grande
  - Setor Residencial 1
  - Setor Residencial 2
  - Setor de Amortecimento de Lomba Grande
  - Setor de Ocupação Mista
  - Setor de Ocupação Mista de Lomba Grande
  - Área de Proteção Ambiental Lomba Grande
  - Área de Proteção Ambiental Norte
  - Área de Proteção Ambiental Sul



**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO  
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S  
 FONTES: URBTEC [2023] 1 | MAPBIOMAS[2020]  
 PMNH[2022] |  
 ANA[2022] |

DATA: janeiro de 2023  
 ESCALA: 1:85.000  
 ESCALA GRÁFICA:

0 0,5 1 2 Km



## Macrozona de Adensamento e Qualificação

### Setor Centro Expandido [SCE]

Constituído pela região central da área urbana, setor de alta densidade, com presença de atividades diversas e uso misto.

Tabela 1 - Regime Urbanístico do Setor Centro Expandido

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	300,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 80 UH	IA básico	1,0
Comércio e Serviço 1 e 2	IA máximo	3,0
Indústria 1	Taxa de ocupação (%)	75,0
Especial 2		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	12,5
Indústria 2 e 4	Limite de altura (m)	-
Habitação 2 e 3 com mais de 80 UH	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### Setor de Ocupação Mista [SOM]

Constituído pela região entre a área central e as rodovias RS-239 e BR-116, com alta influência das estruturas rodoviárias regionais na definição do padrão de uso e ocupação, com presença de atividades diversas e uso misto.

Tabela 2 - Regime Urbanístico do Setor de Ocupação Mista

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	500,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 60 UH	IA básico	1,0

Comércio e Serviço 1, 2 e 3	IA máximo	2,0
Indústria 1 e 2	Taxa de ocupação (%)	75,0
Especial 2		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	15,0
Habitação 2 e 3 com mais de 60 UH	Limite de altura (m)	-
Indústria 3 e 4	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Especial 1 e 3	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### Setor Residencial 1 [SR1]

Constituído por regiões mais afastadas da área central, setor de média densidade, com uso preferencialmente residencial e atividades de apoio às residências.

Tabela 3 - Regime Urbanístico do Setor Residencial 1

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	300,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 40 UH	IA básico	1,0
Comércio e Serviço 1 e 2	IA máximo	2,0
Indústria 1		
Especial 2	Taxa de ocupação (%)	75,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	12,5
Habitação 2 e 3 mais de 40 UH	Limite de altura (m)	-
Comércio e Serviço 3	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Indústria 2	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6
Especial 1 e 3		

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### Setor Residencial 2 [SR2]

Constituído por regiões mais afastadas da área central, setor de baixa e média densidade, com uso preferencialmente residencial e atividades de apoio às residências com maior restrição de uso do que a SR1.

Tabela 4 - Regime Urbanístico do Setor Residencial 2

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	250,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	8,0
Habitação 2 e 3 com até 30 UH	IA básico	1,0
Comércio 1 e 2	IA máximo	-
Indústria 1 e 2	Taxa de ocupação (%)	75,0
Especial 2		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	12,5
Habitação 2 e 3 com mais de 30 UH	Limite de altura (m)	13,6
	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Comércio e Serviço 3	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6
Indústria 3		
Especial 1 e 3		

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### Setor Centro Histórico-Cultural [SCHC]

Setor com características histórico-cultural, de baixa densidade, com presença de atividades diversas e uso misto.

Tabela 5 - Regime Urbanístico do Setor Centro Histórico-Cultural

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	300,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 40 UH	IA básico	1,0

Especial 2	IA máximo	-
	Taxa de ocupação (%)	50,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	25,0
Habitação 2 e 3 com mais de 40 UH Comércio e Serviço 1 Indústria 1	Limite de altura	8,1
	Recuo de ajardinamento (m)	(1)
	Recuo lateral e de fundos (m)	(1)

(1) Permissível a partir de análise da SECULT

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### Setor Industrial [SI]

Áreas de característica industrial, presentes também grandes comércios e serviços, onde o uso residencial deve ser controlado com baixíssima densidade.

Tabela 6 - Regime Urbanístico do Setor Industrial

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	2.000,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	20,0
Comércio e Serviço 1, 2 e 3	IA básico	1,0
Indústria 1, 2, 3 e 4	IA máximo	-
Especial 2	Taxa de ocupação (%)	80,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	10,0
Especial 1, 3 e 4	Limite de altura	-
	Recuo de ajardinamento (m)	10,0
	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Macrozona de Estruturação

### *Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande [CC LG]*

Corredor com características histórico-culturais e paisagísticas, de baixa densidade, com uso preferencialmente habitacional tendo comércio e serviço de apoio às residências e de prestação de serviços com potencial turístico.

Tabela 7 - Regime Urbanístico do Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	300,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 20 UH	IA básico	1,0
Especial 2	IA máximo	-
	Taxa de ocupação (%)	50,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	25,0
Habitação 2 e 3 com mais de 20 UH	Limite de altura (m)	8,1
UH	Recuo de ajardinamento (m)	(1)
Comércio e Serviço 1	Recuo lateral e de fundos (m)	(1)
Indústria 1		h/6

(1) Permissível a partir de análise da SECULT

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

*Setor Central de Lomba Grande [SC LG]*

Com ocupação mista consolidada e objetivo de estimular a centralidade existente.

Tabela 8 - Regime Urbanístico do Setor Central de Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	300,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	10,0
Habitação 2 e 3 com até 40 UH	IA básico	1,0
Comércio e Serviço 1	IA máximo	1,5
Indústria 1	Taxa de ocupação (%)	50,0
Especial 2		
Primário 2		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	25,0
Habitação 2 e 3 com mais de 40 UH	Limite de altura (m)	13,6
Comércio e Serviço 2	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Indústria 2 e 4	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6
Especial 1		
Primário 1 e 3		

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

*Setor de Amortecimento de Lomba Grande [SA LG]*

Área de transição entre a ocupação de característica urbana de Lomba Grande e a área rural, de baixíssima densidade, com a existência de restaurantes, balneários, chácaras de lazer, chácaras de terapia, com lotes e quadras maiores e alta taxa de permeabilidade. Quando da análise dos usos permissíveis, cujo licenciamento é condicionado à apresentação de RCU ou EIV,

conforme o caso, deverá ser avaliado o impacto nas atividades turísticas e possíveis medidas mitigadoras e/ou compensatórias.

Tabela 9 - Regime Urbanístico do Setor de Amortecimento de Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	1000,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	20,0
Habitação 2 e 3 com até 20 UH	IA básico	1,0
Comércio e Serviço 1	IA máximo	-
Indústria 1	Taxa de ocupação (%)	40,0
Especial 2		
Primário 1, 2 e 3		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	30,0
Habitação 2 e 3 com mais de 20 UH	Limite de altura (m)	8,1
Comércio e Serviço 2	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Indústria 4		
Especial 1 e 4	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### *Setor de Ocupação Mista de Lomba Grande [SOM LG]*

Área conurbada com São Leopoldo, setor com ocupação de baixa densidade, predominantemente residencial, com usos mistos.

Tabela 10 - Regime Urbanístico do Setor de Ocupação Mista de Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	250,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	8,0
Habitação 2 e 3 com até 40 UH	IA básico	1,0
Comércio e Serviço 1 e 2		

Indústria 1 e 2	IA máximo	-
Especial 2	Taxa de ocupação (%)	75,0
Primário 1, 2 e 3		
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	12,5
Habitação 2 e 3 com mais de 40 UH	Limite de altura (m)	13,6
Comércio e Serviço 3	Recuo de ajardinamento (m)	5,0
Indústria 3 e 4		
Especial 1, 3 e 4	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

UH: Unidades Habitacionais

Fonte: URBTEC™ (2023).

### *Setor Industrial de Lomba Grande [SI LG]*

Setor com menores restrições de uso em relação ao seu entorno, com predominância de atividades industriais, comerciais e de serviços de portes diversos.

Tabela 11 - Regime Urbanístico do Setor Industrial de Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	2.500,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	20,0
Comércio e Serviço 1, 2 e 3	IA básico	1,0
Indústria 1, 2, 3 e 4	IA máximo	-
Especial 2	Taxa de ocupação (%)	50,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	25,0
Especial 1, 3 e 4	Limite de altura (m)	-
Primário 1	Recuo de ajardinamento (m)	10,0
	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

Fonte: URBTEC™ (2023).

## **Macrozona de Proteção Ambiental**

## APA Norte

Situada ao Norte da RS-239, delimita áreas de relevantes aspectos de proteção ambiental e geológica, tais como topos de morros, declividades acentuadas e encostas, início do sistema fraturado da formação "Serra Geral", mata nativa e áreas de risco. Setor com baixíssima densidade de ocupação e uso que não interfiram com a proteção e preservação das condições ambientais.

Tabela 12 - Regime Urbanístico da APA Norte

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	2.000,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	20,0
Primário 2	IA básico	0,2
	IA máximo	-
	Taxa de ocupação (%)	10,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	80,0
Comércio e Serviço 1	Limite de altura (m)	8,10
Indústria 1 e 4	Recuo de ajardinamento (m)	10,0
Especial 2	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6
Primário 1		

Fonte: URBTEC™ (2023).

## APA Sul

Situada ao Norte do Rio dos Sinos, delimita áreas de relevantes aspectos de proteção e preservação ambiental, tais como banhados, foz dos arroios, mata nativa, áreas de risco e reserva biológica. Setor com baixíssima densidade de ocupação e uso que não interfiram com a proteção e preservação das condições ambientais.

Tabela 13 - Regime Urbanístico da APA Sul

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	5.000,0
Habitação 1	Testada mínima (m)	20,0
Primário 2	IA básico	0,1
	IA máximo	-
	Taxa de ocupação (%)	5,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	85,0
Primária 1	Limite de altura (m)	8,10
	Recuo de ajardinamento (m)	10,0
	Recuo lateral e de fundos (m)	h/6

Fonte: URBTEC™ (2023).

### APA Lomba Grande

Situada na área rural de Lomba Grande, delimita áreas de relevantes aspectos de proteção ambiental, tais como banhados, foz dos arroios, mata nativa e áreas de risco. Setor com baixa densidade de ocupação e usos que não interfiram na proteção e preservação das condições ambientais.

Tabela 14 - Regime Urbanístico da APA Lomba Grande

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	(1)
Habitação 1	Testada mínima (m)	-
Primário 2	IA básico	0,1
	IA máximo	-
	Taxa de ocupação (%)	5,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	-
Primária 1	Limite de altura (m)	-

	Recuo de ajardinamento (m)	10
	Recuo lateral e de fundos (m)	-

(1) De acordo com as disposições do INCRA

Fonte: URBTEC™ (2023).

## Macrozona Rural

A concepção da macrozona rural é dada no próprio macrozoneamento. Além disso, muitas das diretrizes de uso e ocupação nas áreas rurais já são definidas por órgãos ambientais e rurais de outras esferas do poder público. Cabe aqui legislar apenas em índices de interesse municipal que mantenham as características rurais e que auxiliem no processo de licenciamento das atividades.

Tabela 15 - Regime Urbanístico da Macrozona Rural

Usos permitidos	Lote mínimo (m <sup>2</sup> )	(1)
Habitação 1	Testada mínima (m)	-
Comércio e serviço 1	IA básico	0,1
Indústria 4	IA máximo	-
Primário 1, 2 e 3	Taxa de ocupação (%)	5,0
Usos permissíveis	Taxa de permeabilidade (%)	-
Comércio e serviço 2 e 3	Limite de altura (m)	-
Indústria 1	Recuo de ajardinamento (m)	10,0
Especial 1, 2 e 4	Recuo lateral e de fundos (m)	(2)

(1) De acordo com as disposições do INCRA

(2) De acordo com as disposições do Código Civil

Fonte: URBTEC™ (2023).

## 4.3 ÁREAS ESPECIAIS

As áreas especiais constituem áreas delimitadas por características distintas no seu uso e ocupação. Desta forma, necessitam de controle diferenciado por parte do poder público.

Possuem também objetivos específicos, a depender da sua categorização, que devem ser legislados pelo Plano Diretor, funcionam como instrumentos urbanísticos diferenciados, no momento em que se sobrepõem à setorização, visto o objetivo de regulamentar posturas específicas.

São definidos quatro tipos de áreas especiais que são detalhadas a seguir:

- Áreas de Interesse Social (AIS);
- Áreas de Interesse Ambiental (AIA);
- Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN);
- Áreas de Interesse Público (AIP);
- Núcleos Rurais Urbanos.

Cumpra esclarecer que nos casos de sobreposição de diferentes categorias de Áreas Especiais, as diretrizes, análises e parâmetros de cada uma deverão ser atendidos.

### 4.3.1 Áreas de interesse social (AIS)

As áreas de interesse social (AIS) têm o objetivo de incluir na cidade uma categoria de ocupação do solo que permita um padrão urbanístico próprio. Este padrão deve ser dado por plano específico e levar em consideração o padrão de ocupação existente na área (áreas já ocupadas) ou aquele que se quer implantar (áreas a serem ocupadas). A prioridade é dada à ocupação de população de baixa renda para fins de regularização fundiária ou produção de habitação de interesse social.

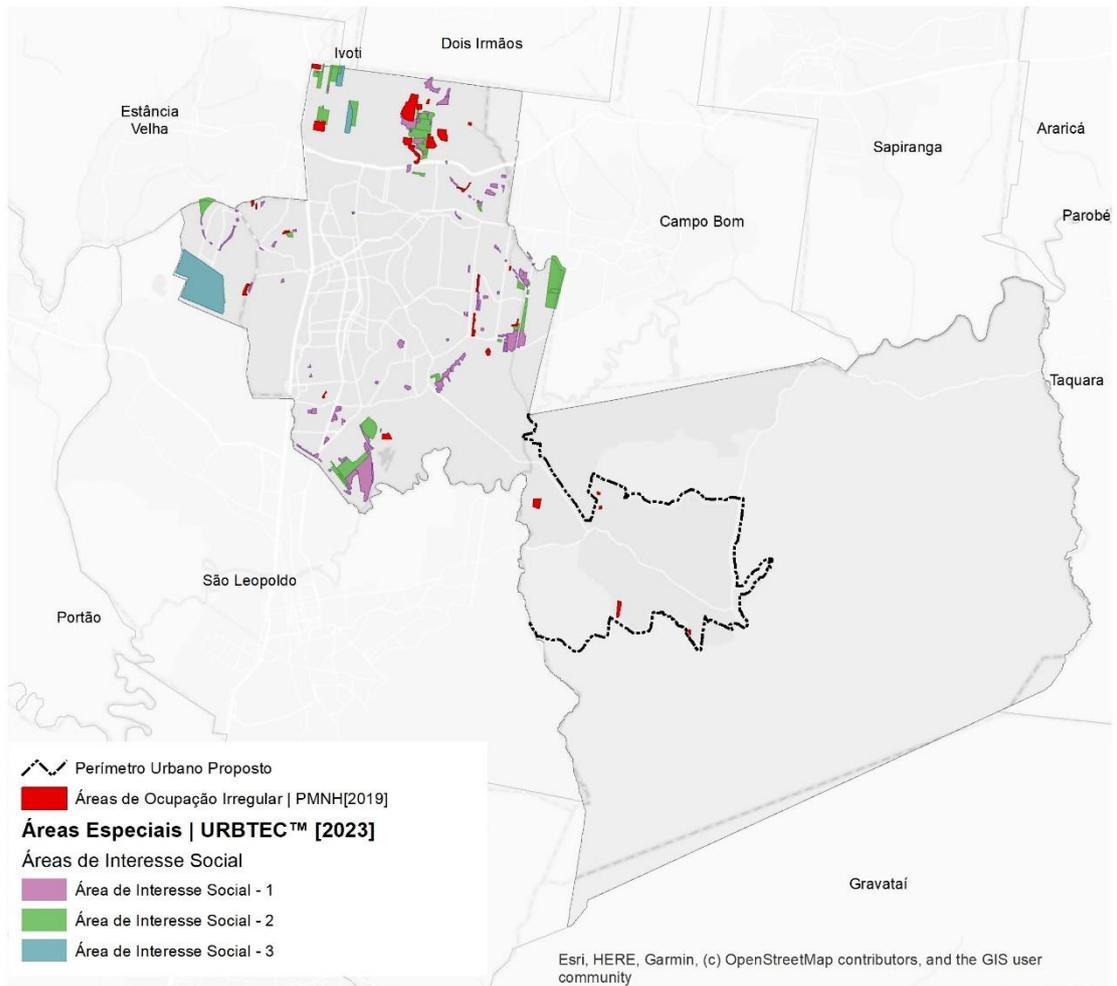
As AIS continuarão a ser categorizadas em acordo com o PDUA vigente, em três classificações diferentes:

- **Área de Interesse Social Tipo I (AIS I):** regularização de assentamentos autoproduzidos por população de baixa renda em áreas públicas ou privadas, aplicando-se o Direito de Superfície, a Concessão do Direito Real de Uso e/ou a Concessão Especial para fins de Moradia, individual ou coletiva, quando se tratar de bens públicos municipais, e o usucapião especial coletivo ou individual quando se tratar de área privada.
- **Área de Interesse Social Tipo II (AIS II):** áreas ocupadas por loteamentos públicos ou privados regulares, irregulares ou clandestinos que atendam às condições de habitabilidade.
- **Área de Interesse Social Tipo III (AIS III):** para produção de Habitação de Interesse Social, com interveniência do Poder Público em imóveis não edificadas e subutilizados.

O Plano Diretor deve incluir anotação de caráter geral pela possibilidade de aplicação de REURB (Lei Federal N.º 13.467/2017) nas AIS I e II. Também é preciso garantir a possibilidade de inclusão de novas áreas de interesse social, em qualquer uma das categorias, na medida em que o poder público municipal identificar novas áreas.

As áreas incluídas no novo Plano são formadas pelas áreas já reguladas e também das ocupações irregulares identificadas no diagnóstico a partir de levantamentos de 2016 e 2019. Além disso, foram retiradas áreas de AIS III, que foram direcionadas para o setor industrial na região da Lomba Grande. A interposição das novas áreas e as já regulamentadas estão na Figura 1.

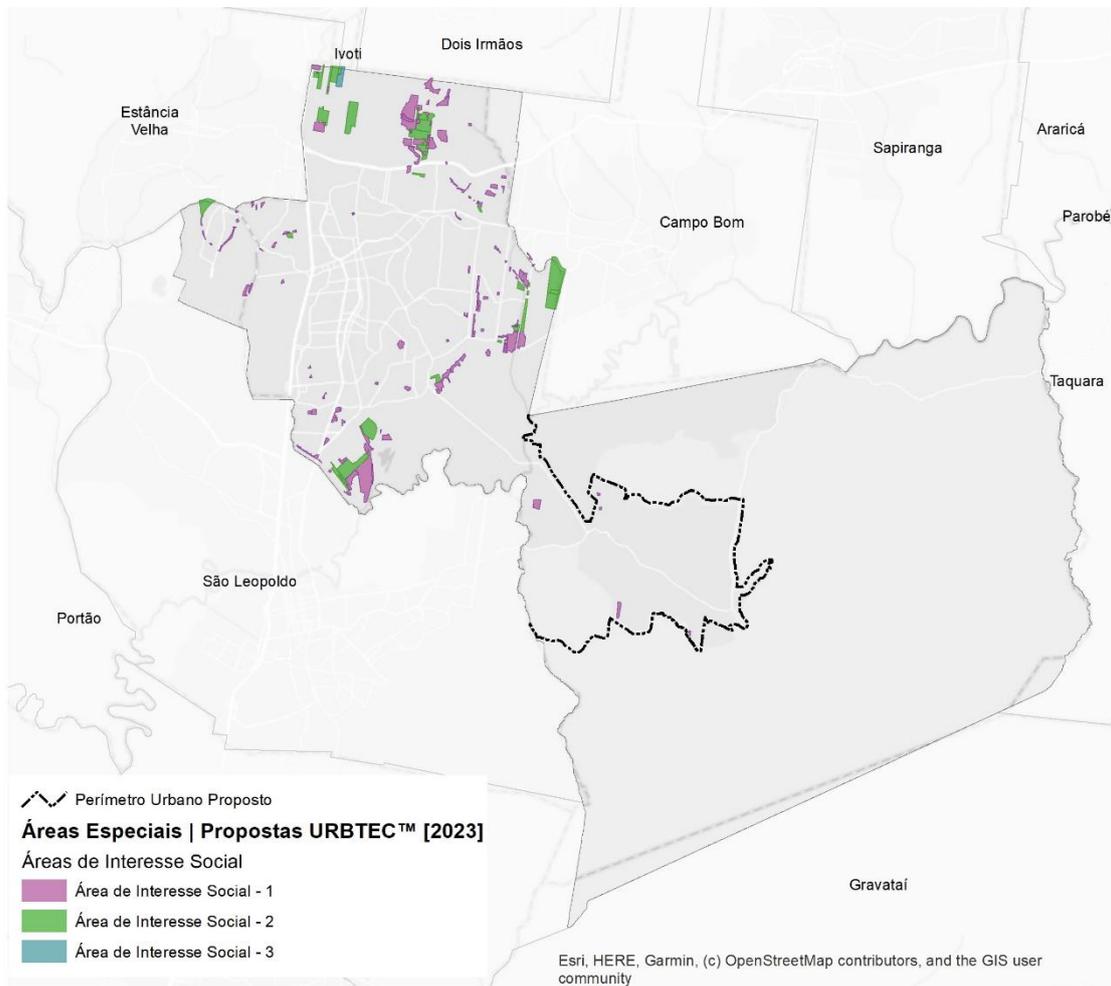
Figura 1 - Áreas de Interesse Social e ocupações irregulares



Fonte: URBTEC™ (2023).

A seguir, a proposta final das áreas a serem apresentadas no plano diretor em revisão como AIS (Figura 2).

Figura 2 - Proposta de Áreas de Interesse Social



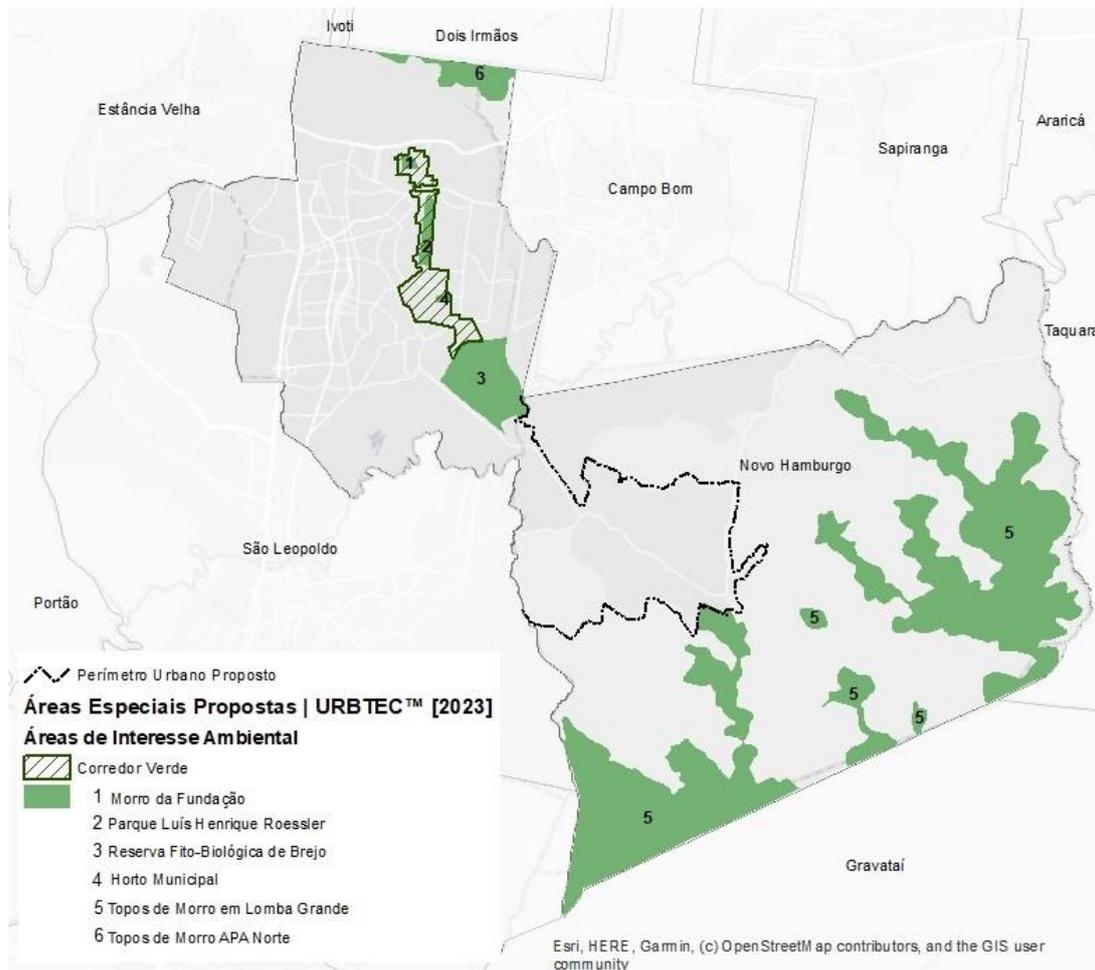
Fonte: URBTEC™ (2023).

#### 4.3.2 Áreas de Interesse Ambiental (AIA)

A Lei N.º 1.216 de 2004 que institui o Plano Diretor Urbanístico Ambiental (PDUA) do Município de Novo Hamburgo, considera como sendo Áreas de Interesse Ambiental (AIA) as áreas de propriedade pública ou privada, distribuídas em todo o território municipal, com características de relevante interesse de preservação, que são localizadas fora dos limites das APA's ou que possuem rigorosas exigências de preservação quando localizadas dentro das APA's.

A proposta dessas AIA's para a revisão do PDUA é apresentada na Figura 3, abaixo.

Figura 3 - Áreas Especiais: Interesse Ambiental



Fonte: URBTEC™ (2023).

Essas áreas merecem atenção especial quando receberem alguma proposta de uso e ocupação, evitando comprometer negativamente o meio ambiente.

Para delimitar as poligonais, foram analisados: as previsões do PDUA vigente, o relevo e a hipsometria municipal.

Dentro desses critérios destaca-se a **área do Morro da Fundação**, que tem alta declividade, sendo suscetível a movimentação de solos e que é considerada uma APP, conforme arcabouço legal brasileiro, tendo assim, quando liberados, usos restritos. Essa área encontra-se demarcada pelo número 01 na Figura 3, apresentada acima, localiza-se no bairro Vila Nova, entre o Parcão e a RS-239.

O **Parque Luis Henrique Roessler** foi mantido por sua importância vegetal e é demarcado com o número 02 na Figura 3, acima. Localiza-se no centro histórico de Hamburgo Velho.

No número 03 da mesma figura é indicado o **Parque Natural Municipal Reserva Biológica Filo-Fito Ecossistema do Brejo**, que tem por objetivo a proteção e preservação de ecossistemas dos banhados do Rio dos Sinos. Esse parque fica localizado no bairro Canudos, dentro do perímetro da APA Sul.

O **Horto Municipal**, demarcado com o número 04 na Figura 3, localiza-se nas proximidades do Parque Luis Henrique Roessler.

Os **topos de Morro em Lomba Grande** foram mantidos por apresentar elevada declividade, sendo áreas suscetíveis a movimentação de solos e consideradas APP's pelo arcabouço legal brasileiro, tendo assim, quando liberados, usos restritos. Encontram-se demarcados com o número 05 na Figura 3, acima.

O número 06 da Figura 3 corresponde aos **topos de Morro APA Norte**, que devido à alta declividade, suscetibilidade a movimentação de solos e por serem consideradas como áreas de APP pelo arcabouço legal brasileiro, também tiveram suas áreas incorporadas às AIA.

Além das áreas acima enumeradas, incluiu-se o Projeto Estratégico do Corredor Verde nas AIA's, como forma de efetivação dos seus objetivos. Esse projeto é detalhado no Capítulo 6.1 deste Produto.

Como forma de garantia do controle da ocupação dessas áreas, o que se propõe é que as ocupações estejam sujeitas a emissão de parecer por câmara técnica específica da Comissão Permanente do PDUA.

#### 4.3.3 Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN)

A demarcação das Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN) fundamenta-se no intuito de destacar, na política de desenvolvimento urbano de Novo Hamburgo, os empreendimentos, áreas e paisagens, públicos e privados, de relevante potencial e valor cultural e natural.

A maior parte das áreas que compõem esta categoria, indicadas na Figura 4, a seguir, acompanharam, em linhas gerais, a demarcação contida no Anexo

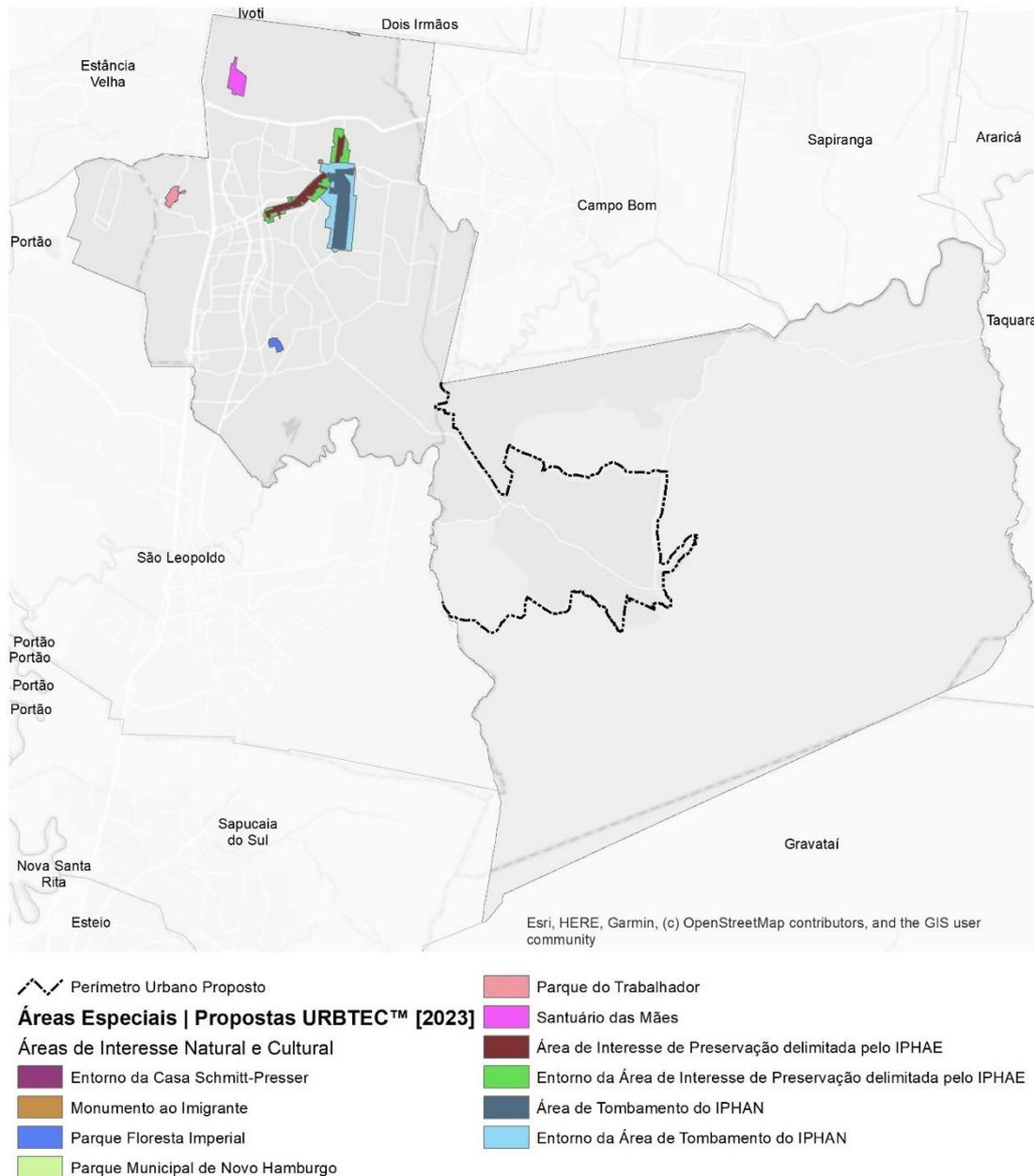
6, da Lei Complementar N.º 2.150/2010, que altera a Lei Municipal N.º 1.216/2004, que institui o PDUA vigente. Comparativamente à demarcação anterior, foram duas as alterações realizadas nesta revisão: a primeira, corresponde à exclusão da “Área 5 – Parque Turístico Balneário Vitor Mateus Teixeira - Teixeira”, na demarcação proposta, em função da descaracterização da região, sobretudo em função das ocupações irregulares que ali se consolidaram ao longo dos anos; e a segunda, diz respeito à inclusão da **área de tombamento do IPHAN** e entorno correspondente, bem como da **área de interesse de preservação delimitada pelo IPHAE** e entorno correspondente. A inclusão destas áreas no conjunto das AICN se deu com o intuito de fortalecer tanto estes próprios espaços, quanto os esforços institucionais voltados à salvaguarda destes elementos, principalmente tendo em vista a importância histórica, paisagística, cultural e social que os mesmos possuem.

De modo a contribuir para a concretização do que se deseja para estes espaços, institui-se que todo e qualquer projeto e/ou proposta de intervenção que incida sobre uma AICN deverá ser submetido à análise da Comissão Permanente do PDUA, além de atender, evidentemente, aos parâmetros correspondentes ao setor específico correspondente.

Especificamente para a área do entorno da área de tombamento do IPHAN, importante destacar que, por a mesma corresponder, também, à Área de Interesse Ambiental (AIA) e à área objeto do projeto estratégico “Conformação de Corredor Verde entre a APA Norte e a APA Sul”, todo e qualquer projeto e/ou proposta de intervenção deverá obedecer, também, às diretrizes e recomendações contidas nestas duas categorias.

Para a análise dos projetos e propostas submetidos, a Comissão Permanente do PDUA poderá recorrer à suas Câmaras Técnicas, face a eventuais questões técnicas específicas.

Figura 4 - Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN)



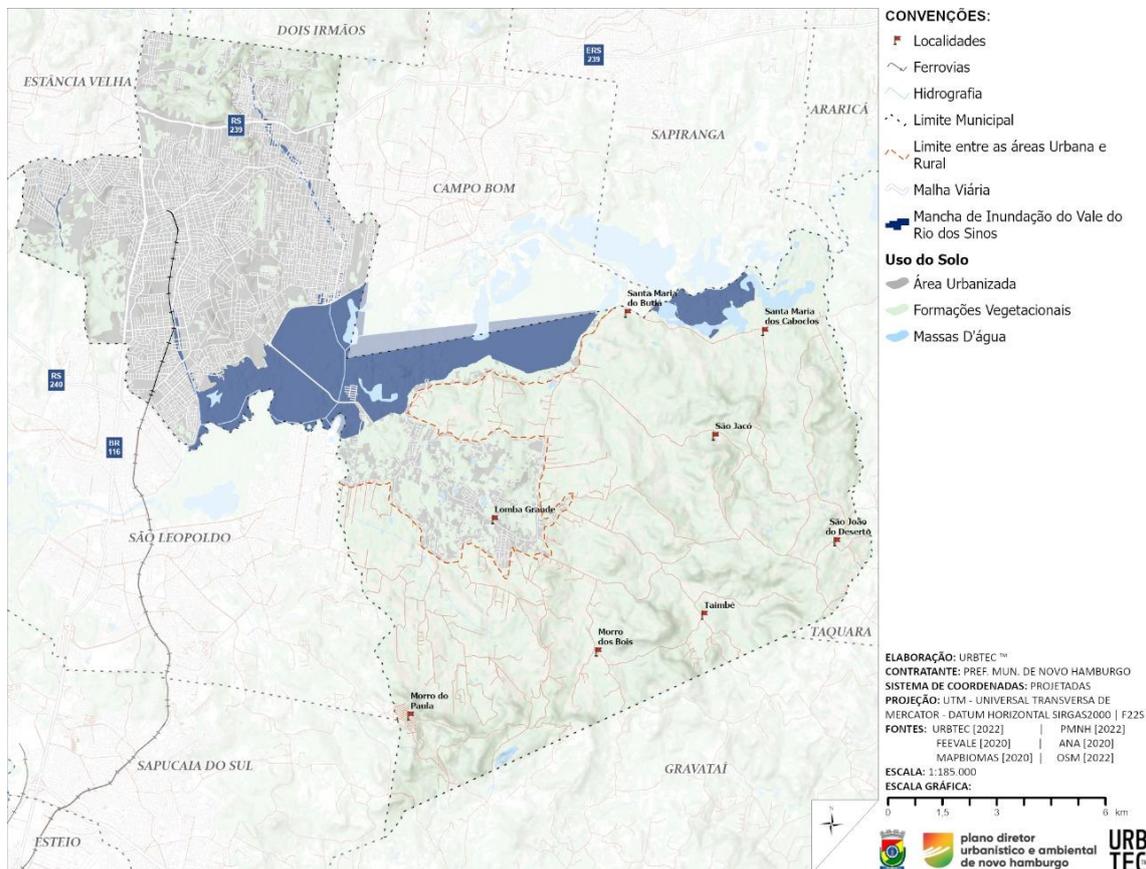
Fonte: URBTEC™ (2023)

#### 4.3.1 Áreas de Interesse Público (AIP)

As áreas com topografias mais suavizadas ou deprimidas, que se encontram nas proximidades de canais fluviais são mais susceptíveis a inundações, que é o fenômeno de transbordo de rios em função das chuvas. Esse fenômeno tem suas consequências agravadas em áreas com ocupação

irregulares. Daí a necessidade de maior atenção quanto aos usos e ocupações nessas áreas.

Figura 5 - Mancha de Inundação do Rio dos Sinos



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da Metroplan.

A Figura 5 demonstra a mancha de inundação da Bacia Hidrográfica do Rio dos Sinos, no trecho do Município de Novo Hamburgo. Destaque maior deve ser dado aos bairros Canudos, Santo Afonso e Lomba Grande.

A aumento das taxas de impermeabilização do solo, resultantes de uma ocupação urbana inadequada, em áreas com as características geomorfológicas acima elencadas, somado ao desmatamento e a alteração e/ou canalização do curso natural dos rios favorecem o aumento da velocidade e do volume escoado superficialmente, contribuindo para a ocorrência de inundação com consequências cada vez mais graves.

A orientação da drenagem urbana no Brasil carece de uma mudança de paradigmas, no sentido de incorporar elementos inovadores, especialmente

---

aqueles que conduzem à manutenção do ciclo hidrológico, de caráter menos intervencionista.

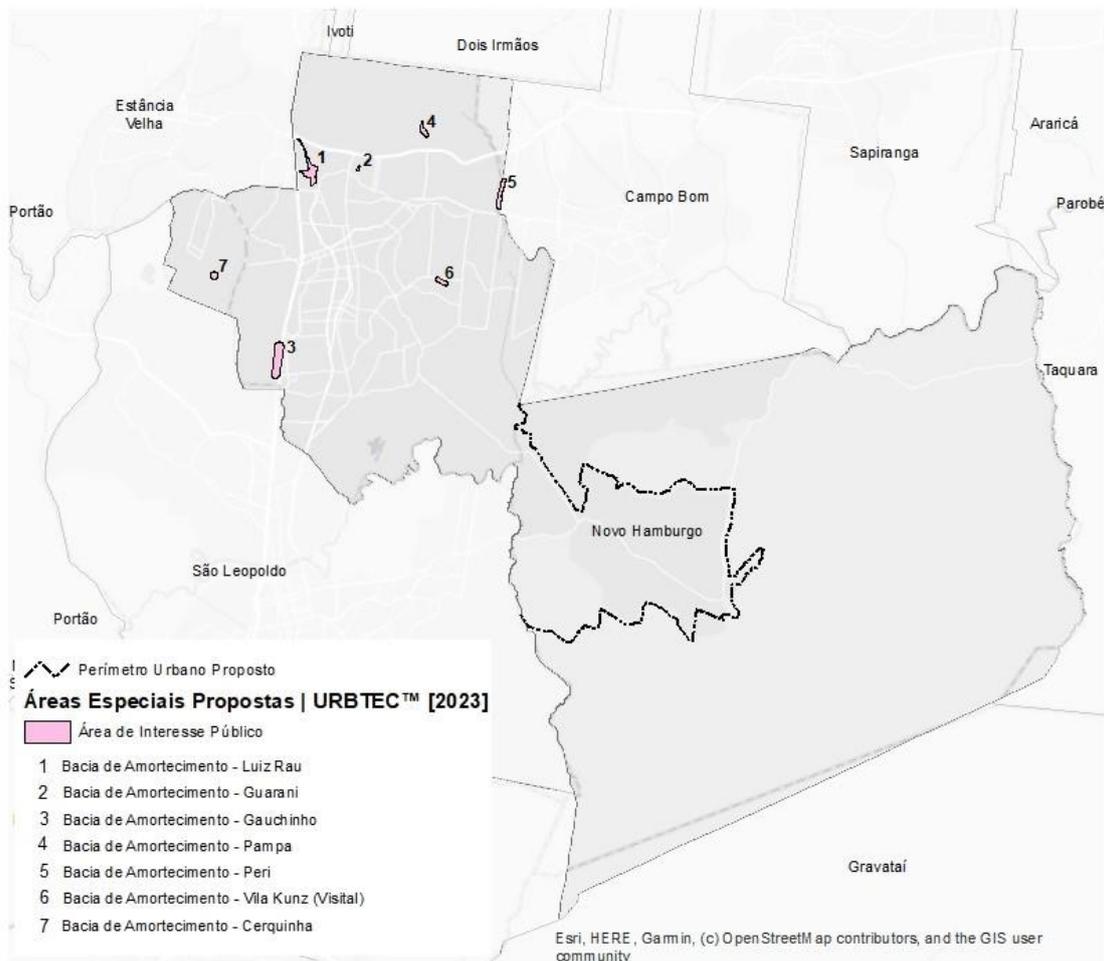
Assim, é importante fomentar estudos de alternativas para retenção e ou infiltração de águas pluviais, estabelecendo parâmetros e indicadores de utilização (Moção N.º 57, de 16 de dezembro de 2010). Analisando este cenário e comparando ao crescimento exacerbado, é possível deduzir que os atuais sistemas de drenagem urbana não são suficientes para satisfazer a crescente demanda, caso que pode estar acontecendo no Município de Novo Hamburgo.

Tendo isso em vista, as diretrizes dos Planos Diretores de Manejo de Águas Pluviais (BRASIL, 2006) aderem a necessidade do controle da impermeabilização das bacias e reconhecem a importância do controle do escoamento das águas desde a sua origem. Dessa forma, introduz-se o assunto da drenagem sustentável, a qual tem como objetivo restabelecer as dinâmicas do ciclo hidrológico, aliado com a adaptação da paisagem urbana, visando a sustentabilidade. Neste contexto se faz necessário pensar em alternativas, que não as convencionais. As técnicas compensatórias podem ser uma interessante ferramenta para a gestão mais sustentável da drenagem urbana municipal.

A Lei N.º 1216 de 2004, que institui o PDUA do Município de Novo Hamburgo, discorre que as Áreas de Interesse Público (AIP), que são áreas de propriedade pública ou privada, distribuídas em todo o território, com características de interesse público e passíveis de desapropriação por necessidade de obras de infraestrutura.

Dentre as áreas previstas no PDUA vigente, é possível citar as áreas que previam a criação de Bacias de Amortecimento da Onda de Cheias, demonstradas na Figura 6. Eram previstas 7 (sete) bacias de amortecimento.

Figura 6 - Áreas Especiais de Interesse Público



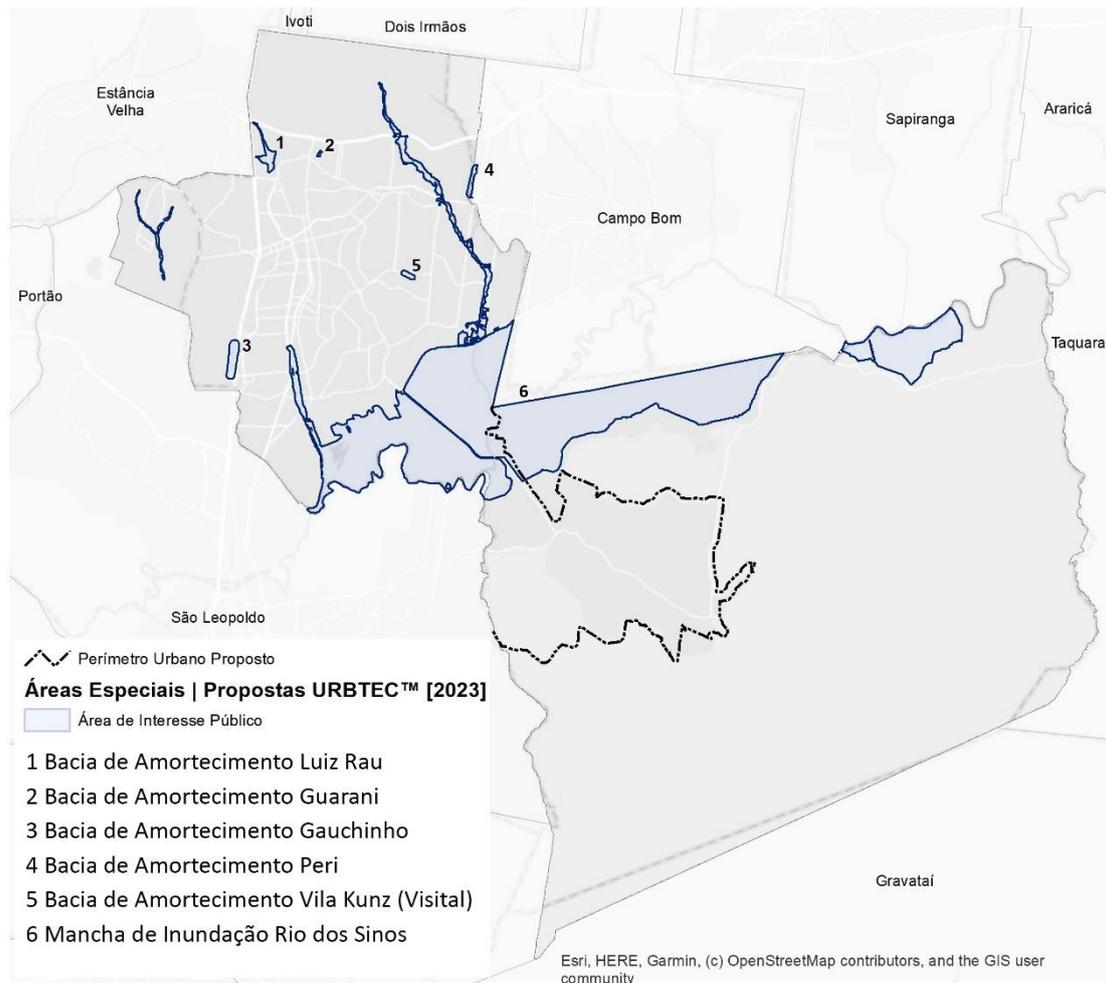
Fonte: URBTEC™ (2023).

Analisando imagens aéreas, é possível traçar um cenário da ocupação dessas áreas:

- As áreas previstas para a construção das Bacias de amortecimento 1, 2 e 6 ainda estão preservadas, sendo possível sua construção;
- A área prevista para a construção da Bacia de amortecimento de número 5 fica localizada no limite municipal de Novo Hamburgo e Campo Bom, estando totalmente ocupada no município vizinho e desocupada no território de Novo Hamburgo;
- As demais áreas, onde estavam previstas as bacias de amortecimento 3, 4 e 7 possuem algum tipo de ocupação, impossibilitando a sua execução.

Para esta revisão do PDUA, o que se propõe é a manutenção da diretriz de execução das bacias ainda desocupadas e a inclusão do mapeamento da mancha de inundação do Rio dos Sinos, conforme apresentado na Figura 7, abaixo.

Figura 7 - Áreas Especiais: Interesse Público



Fonte: URBTEC™ (2023).

Para essas áreas, deverá haver um maior controle sobre a sua ocupação, por meio da estruturação de uma equipe de fiscalização, vinculada ao órgão municipal responsável pela drenagem urbana, que deverá realizar fiscalização periódica. Além disso, qualquer uso nessas áreas terá seus licenciamentos sujeitos a parecer da câmara técnica específica da Comissão Permanente do PDUA.

Somando-se às bacias de amortecimento, e como forma de reduzir a dependência e sobrecarga sobre elas, propõe-se a adoção de mecanismos de

---

drenagem sustentável, em especial nas sub-bacias dos arroios Cerquinha, Pampa e Luiz Rau. Como exemplo desses mecanismos de drenagem sustentável, podemos citar: jardins drenantes, caixas de contenção de cheias e adoção de materiais drenantes para revestimentos de pisos em vias públicas. O poder público também deverá atuar na realização estudos para a abertura de canal natural de rios canalizados. Essa diretriz e os mecanismos de drenagem sustentável estarão previstos na legislação revista.

#### 4.3.2 Núcleos rurais urbanos

Os núcleos rurais urbanos são aglomerados populacionais que devem ter sua ocupação monitorada pelo poder público afim de adequar o uso compatível com a zona devido a sua diferenciação do que é determinado pelo regime urbanístico e tributário.

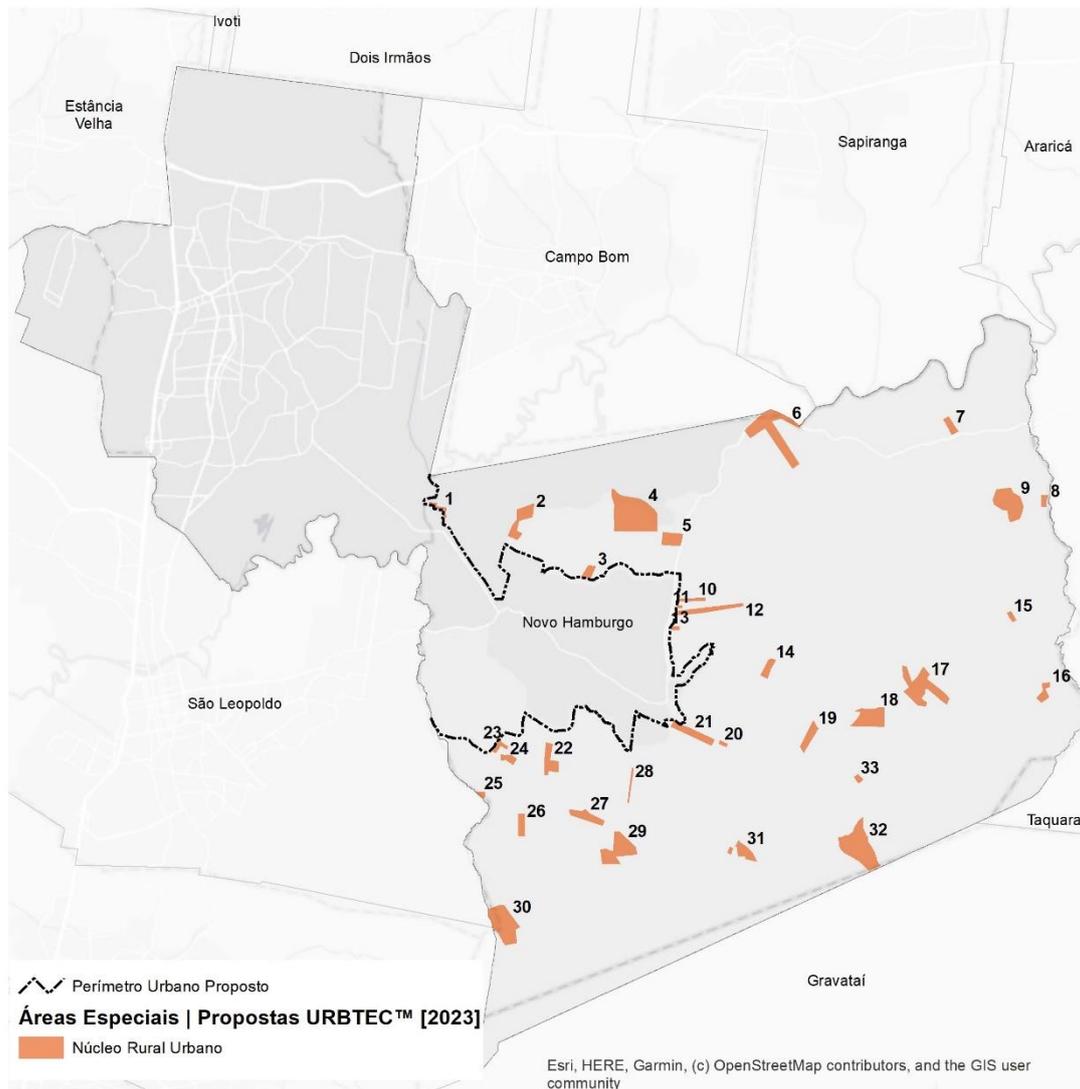
O município passou, na última década, por um grande aumento da ocupação irregular de áreas rurais, conforme já mencionado na etapa de diagnóstico. A legislação federal para regularização fundiária (Lei Federal N.º 13.467/2017 – REURB) permite, em alguns casos, a regularização de núcleos urbanos em áreas rurais. Porém, a inclusão de núcleos rurais urbanos no plano diretor não garante automaticamente a regularização dessas áreas que devem passar por processo específico, conforme a lei.

Para esta revisão do Plano Diretor, estão sendo incluídos 15 novos núcleos e foram revisados os limites de outros 7 núcleos, indicando a necessidade de maior fiscalização dessas áreas.

Além disso, propõe-se que os núcleos rurais que já se encontram dentro do perímetro urbano sejam retirados da regulamentação. O entendimento é que esses núcleos, legalmente, já são considerados urbanos e devem respeitar a setorização específica dessas áreas ou serem regularizados em procedimento próprio que não considere as questões rurais.

A Figura 8, abaixo, apresenta os núcleos rurais urbanos a serem regulados pelo plano diretor.

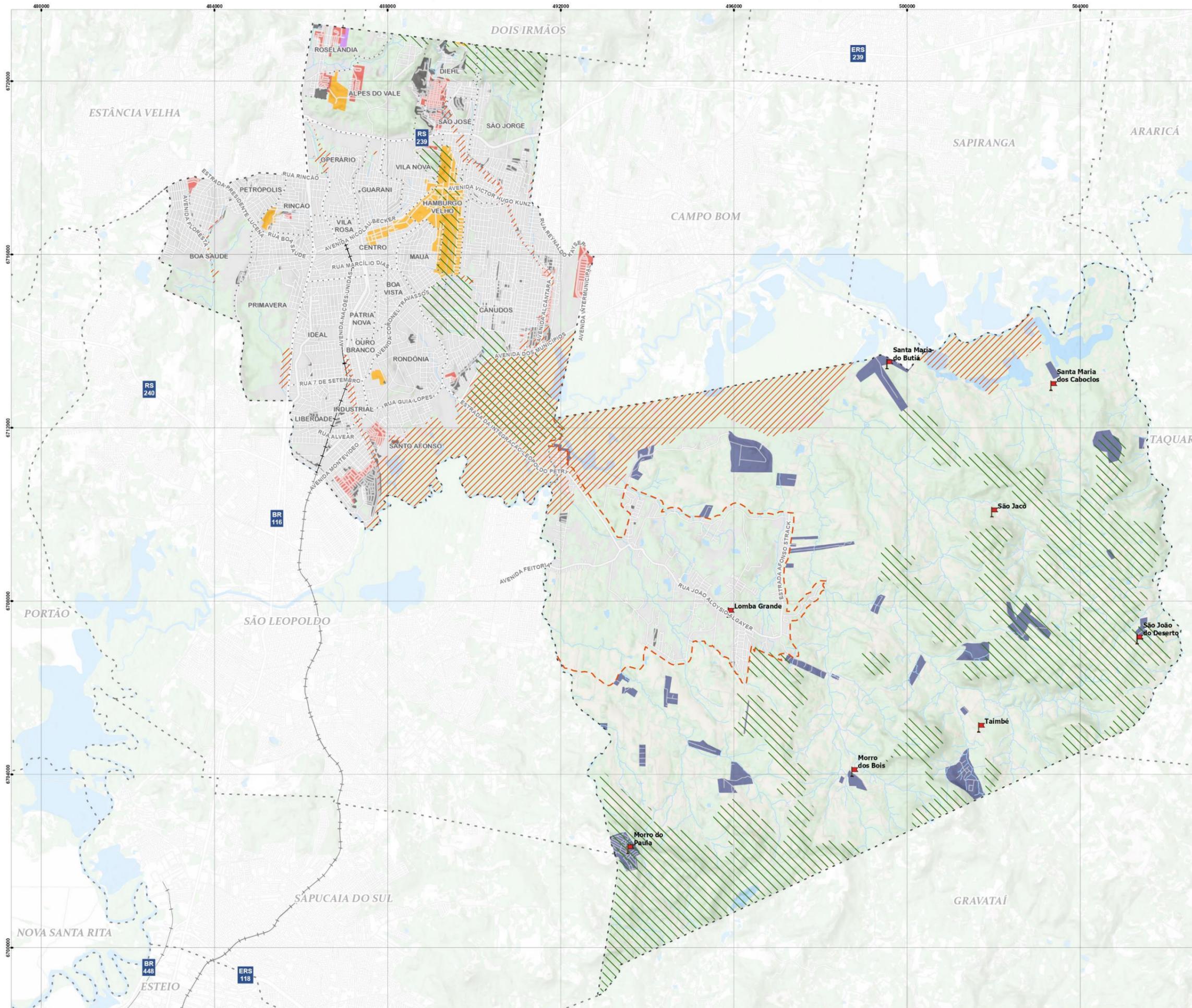
Figura 8 - Proposta de Núcleos Rurais Urbanos revisada



- |                    |                    |                      |                    |
|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| 1 Integração       | 10 Sem denominação | 19 Sem denominação   | 28 Sem denominação |
| 2 Sem denominação  | 11 ao Lado do Léio | 20 Sem denominação   | 29 RR              |
| 3 Sem denominação  | 12 Sem denominação | 21 Bier Scharlau     | 30 Country Village |
| 4 Lar do Campo     | 13 dos Winter      | 22 Altos do Quilombo | 31 Sem denominação |
| 5 Santa Maria      | 14 Sem denominação | 23 Sem denominação   | 32 Sessenta Casais |
| 6 Sem denominação  | 15 Sem denominação | 24 Sem denominação   | 33 Sem denominação |
| 7 Beco das Vieiras | 16 Sem denominação | 25 Sem denominação   |                    |
| 8 dos Fidélis      | 17 da Saibreira    | 26 Sem denominação   |                    |
| 9 René Pereira     | 18 da Balança      | 27 Sem denominação   |                    |

Fonte: URBTEC™ (2023).

A seguir, é apresentado o Mapa 3, que contempla a totalidade das áreas especiais.



- CONVENÇÕES:**
- Ferrovias
  - Hidrografia
  - Limite Municipal
  - Limite entre as áreas Urbana e Rural - Proposta
  - Malha Viária
  - Massas D'água
- Áreas Especiais Propostas <sup>1</sup>**
- AIS 1
  - AIS 2
  - AIS 3
  - Núcleo Rural Urbano
  - Área de Interesse Cultural e Natural
  - Área de Interesse Ambiental
  - Área de Interesse Público



**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO  
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S  
 FONTES: URBTEC [2023] <sup>1</sup> | MAPBIOMAS[2020]  
 PMNH[2022] |  
 ANA[2022] |

DATA: janeiro de 2023  
 ESCALA: 1:85.000  
 ESCALA GRÁFICA:

0 0.5 1 2 Km



---

## 4.4 PARCELAMENTO DO SOLO

O parcelamento do solo é regido na sua generalidade por amplo arcabouço jurídico nacional, e cabe ao Plano Diretor regular as diferentes maneiras de parcelamento do solo a fim de garantir um tecido urbano integrado, a boa oferta de lotes urbanizados e a localização de equipamentos urbanos de forma à população ter o seu direito à cidade efetivado através do bom ordenamento e controle do crescimento urbano.

Abaixo são definidas as formas de parcelamento do solo (em acordo com as Leis Federais N.º 6.766/1979, N.º 10.406/2002 e N.º 13.465/2017) a serem regulamentadas em legislação específica:

- Loteamento: subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.
- Desmembramento: subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.
- Remembramento: reagrupamento de lotes contíguos para constituição de lotes maiores ou para reconstituição de uma gleba original desmembrada.
- Condomínio de lotes: lote de propriedade simultânea que possui partes do lote que são de propriedade exclusiva, denominadas de unidade autônoma, e partes do lote que são propriedade comum dos condôminos.

O responsável pela implantação do parcelamento, denominado empreendedor, é responsável pela implantação da sua infraestrutura básica constituída por equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e as vias de circulação com pavimentação e tratamento paisagístico. Propõe-se que a infraestrutura básica deve ser a mesma para os parcelamentos situados nas Áreas de Interesse Social – sejam eles implantados pelo poder público ou não.

---

As condições para aprovação do parcelamento devem respeitar o regramento disposto no Plano Diretor.

O parcelamento do solo para fins urbano fica permitido apenas nas macrozonas inseridas dentro do perímetro urbano e fica proibido nas condições abaixo:

- em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas;
- em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde pública, sem que sejam previamente saneados;
- em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas exigências específicas exaradas pelo órgão responsável pelo licenciamento ambiental;
- em terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação;
- em áreas de preservação permanente ou naquelas onde a poluição impeça condições sanitárias suportáveis, até a sua correção;
- em glebas não atendidas pelos serviços públicos de abastecimento de água potável e de fornecimento de energia elétrica, salvo se atendidas exigências específicas exaradas pelas concessionárias responsáveis;
- em glebas nas quais resultem lotes encravados ou em desacordo com os padrões urbanísticos definidos pela legislação.

O parcelamento do solo deve seguir requisitos urbanísticos vinculados ao setor de implantação, conforme o Quadro 20, apresentado na sequência.

Importante salientar que para o caso dos condomínios de lote, a fração ideal mínima deve ser equivalente ao lote mínimo definido para o setor em que estiver inserido. Os condomínios devem resguardar ao menos 35% da área total destinada para áreas livres e de uso comum dos condôminos.

Para o caso de parcelamentos em Áreas de Interesse Social a área do lote não deve ser inferior a 125m<sup>2</sup> e testada mínima de 5,0 m.

Quadro 20 - Parâmetros para o parcelamento do solo

MACROZONA		MZ DE ADENSAMENTO E QUALIFICAÇÃO						MZ DE ESTRUTURAÇÃO					MPA	
SETOR		SCE	SOM	SR1	SR2	SCHC	SI	CC LG	SC LG	SA LG	SOM LG	SI LG	APA NORTE	APA SUL
LOTE	Lote mínimo (m)	300,0	500,0	300,0	250,0	300,0	2000,0	300,0	300,0	1000,0	250,0	2500,0	2000,0	5000,0
	Testada mínima (m)	10,0	10,0	10,0	8,0	10,0	20,0	10,0	10,0	20,0	8,0	20,0	20,0	20,0
QUADR A	Profundidade máxima (m)	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0	250,0	120,0	250,0	250,0	250,0
	Largura máxima (m)	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0
Área máxima para condomínios de lote (ha)		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	-	3,0	3,0	6,0	3,0	-	-	-

Fonte: URBTEC™ (2023).

Para o caso de loteamento, deve ser resguardado ainda as áreas de doação para áreas verdes, áreas públicas para implantação de equipamentos urbanos e comunitários e áreas para implantação de habitação de interesse social, conforme o quadro abaixo.

Quadro 21 - Parâmetros para a definição de áreas a serem doadas ao Município na aprovação de loteamentos

MZ	Setor	Áreas Verdes	Áreas Públicas	HIS
MAQ	SCE	5%	5%	10%
	SOM	10%	5%	10%
	SR1	10%	10%	5%
	SR2	10%	10%	5%
	SCHC	5%	5%	5%
	SI	10%	5%	-
ME	CC LG	5%	5%	-
	SC LG	10%	5%	5%
	SA LG	15%	5%	-
	SOM LG	10%	10%	5%
	SI LG	10%	5%	-
MPA	APA NORTE	25%	5%	-
	APA SUL	25%	5%	-

Fonte: URBTEC™ (2023).

As áreas destinadas ao sistema viário, que serão doadas ao Município, deverão garantir a continuidade do sistema viário adjacente e as caixas de via previstas em legislação específica, indicadas no Capítulo 4.5 deste Produto. A análise dos projetos de loteamento deverá ser precedida de Consulta de Diretrizes Viárias, a serem analisadas e emitidas pelo órgão responsável pela gestão de trânsito e mobilidade municipal, ouvido o correspondente órgão metropolitano.

Para o caso de condomínios de lote, no caso de a gleba em que seja implantado o condomínio não tenha sido objeto de parcelamento anterior e dele não tenha resultado prévia doação de área pública, devem ser destinados 10%

---

do total da gleba para uso público. Ficam excluídos da doação os condomínios com até 10 unidades e implantados em lotes ou glebas com até 3 mil m<sup>2</sup>.

Para o caso de desmembramentos de lotes ou glebas com área superior a 10 mil m<sup>2</sup>, no caso de a gleba a ser desmembrada não tiver sido objeto de parcelamento anterior e dele não tenha resultado prévia doação de área, devem ser destinados 10% do total da gleba para destinação em ordem prioritária:

- I. doação para o alargamento viário;
- II. doação de área de interesse do município;
- III. doação pecuniária.

Importante salientar que os procedimentos para aprovação dos projetos de parcelamento e demais detalhes serão previstos em lei específica sobre parcelamento do solo.

#### **4.5 HIERARQUIA VIÁRIA**

Conforme analisado ao longo da etapa de diagnóstico do Plano, o Município de Novo Hamburgo caracteriza-se pelo mal aproveitamento de sua infraestrutura viária, apresentando características que prejudicam a fluidez do trânsito pela cidade. Um dos aspectos destacados é a ausência de binários, ocasionando um número excessivo de cruzamentos semaforizados com quatro tempos. Outro aspecto importante é a necessidade de compatibilização entre a hierarquização viária e o sistema do transporte público coletivo.

O sistema viário de Novo Hamburgo, definido pelo Plano Diretor de 2004, é composto por rodovias, vias, ferrovias, ciclovias e passagens de pedestres. Já a classificação viária encontra-se constituída por vias arteriais, coletoras, locais e especiais. A alteração da hierarquia em certos eixos, em conjunto com a proposição de binários, pode otimizar os tempos semaforizados e melhorar a gestão das interseções entre vias. Complementarmente, a compatibilização entre a hierarquia viária e os eixos mais importantes para as rotas do transporte público possibilita a implementação de faixas exclusivas de ônibus, por exemplo, em consonância com as propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e auxiliando na diminuição do tempo das viagens.

Dentre as regiões do município, Canudos destaca-se como sendo o bairro com uma das maiores taxas de crescimento populacional, e com a maior população absoluta, ressaltando-se a necessidade de uma atenção especial para sua estruturação viária. Considerando as rotas de transporte coletivo atuais e as propostas para o município, entende-se a necessidade de transformação da Rua Barão de Santo Ângelo, Rua Florença e Rua Vidal Brasil em vias coletoras, conforme a Figura 9.

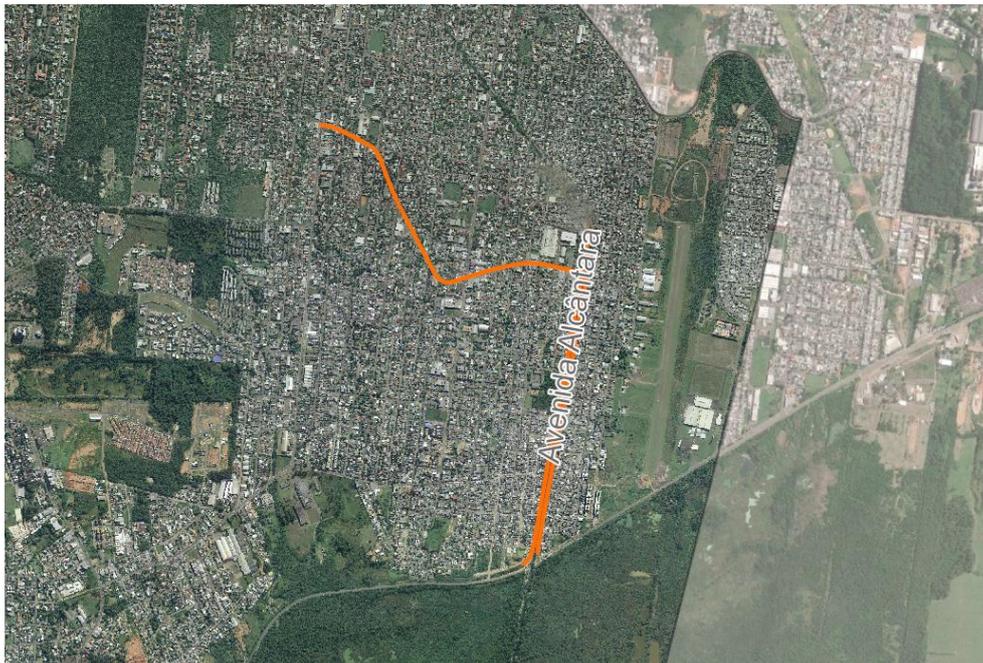
Figura 9 - Hierarquização do eixo das ruas Barão de Santo Ângelo, Florença e Vidal Brasil



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Levando em conta ainda os fluxos dos ônibus, para o eixo composto pela Estrada Vereador Oscar Horn e Avenida Alcântara, propõe-se a transformação das vias em arteriais, conforme a Figura 10.

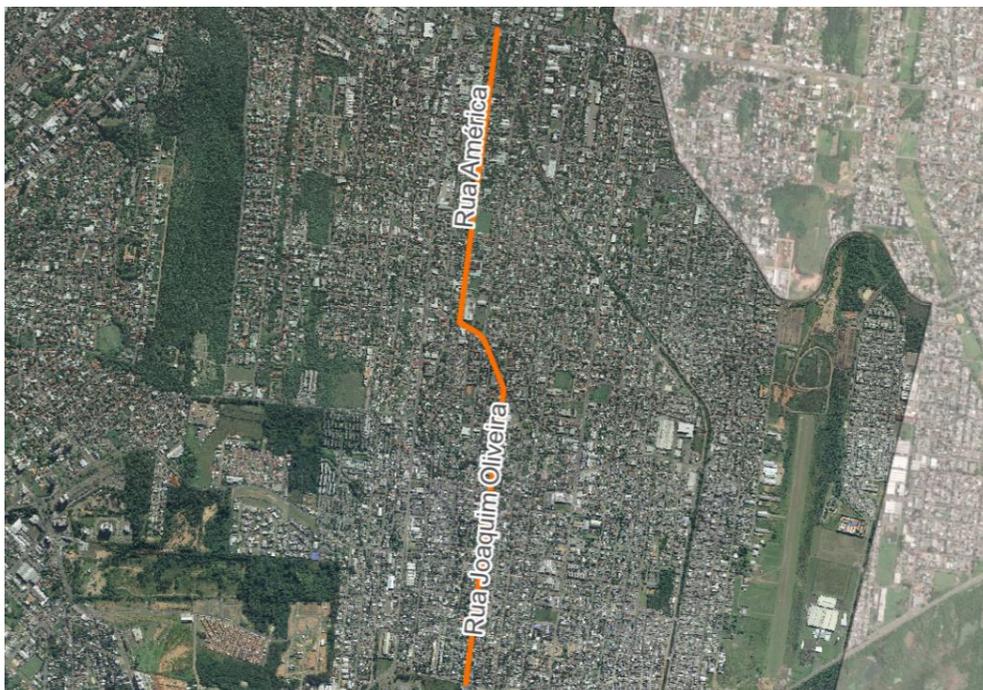
Figura 10 - Hierarquização do eixo Estrada Vereador Oscar Horn e Avenida Alcântara



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

É proposta a inclusão de mais uma via arterial paralela a Rua Bartolomeu de Gusmão, em Canudos, conforme figura a seguir.

Figura 11 - Hierarquização do eixo das ruas América, Vereador Oscar Horn e Joaquim Oliveira



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Outra modificação necessária no bairro Canudos seria a adequação da hierarquia das vias Sapiroanga e Mundo Novo, deixando ambas hierarquizadas como vias arteriais, possibilitando a inserção de binário, conforme a Figura 12, em consonância com as propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Figura 12 - Adaptação da Hierarquia Viária entre as vias Sapiroanga e Mundo Novo



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Além das proposições para o bairro Canudos, outras alterações para melhoria do fluxo de tráfego são observadas no Município. Na porção mais central de Novo Hamburgo, indica-se a transformação do eixo composto pela Avenida Doutor Maurício Cardoso, Rua Marcílio Dias e Avenida Primeiro de Março em arteriais, conforme figura a seguir.

Figura 13 - Adaptação da Hierarquia Viária no eixo Avenida Dr. Maurício Cardoso, Rua Marcílio Dias e avenida Primeiro de Março



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Da mesma forma, propõe-se a transformação da Rua Flores da Cunha, Rua Alegrete, Rua João Wendelino Hennemann e Rua Guilherme Growermann em arteriais, conforme Figura 14.

Figura 14 - Hierarquização do eixo das ruas Flores da Cunha, Alegrete, João Wendelino Hennemann e Guilherme Growermann



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Para as ruas Dr. João Daniel Hillebrand, General Cândido Mariano Rondon, e Adão Steigleder, propõe-se a transformação para coletoras, conforme a Figura 15 a seguir.

Figura 15 - Hierarquização do eixo das ruas Dr. João Daniel Hillebrand, General Cândido Mariano Rondon e Adão Steigleder



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

A hierarquização da Av. General Daltro Filho também é proposta como forma de tendenciar a migração de tráfego da Av. Marcílio Dias, conforme Figura 16. Tal estratégia é traçada considerando a possibilidade de diminuição de fluxo em áreas de Patrimônio Histórico.

A proposta busca diminuir o fluxo de veículos e, posteriormente, avaliar a inserção de uma via compartilhada ou pedestralizada, valorizando as edificações históricas em tal trecho.

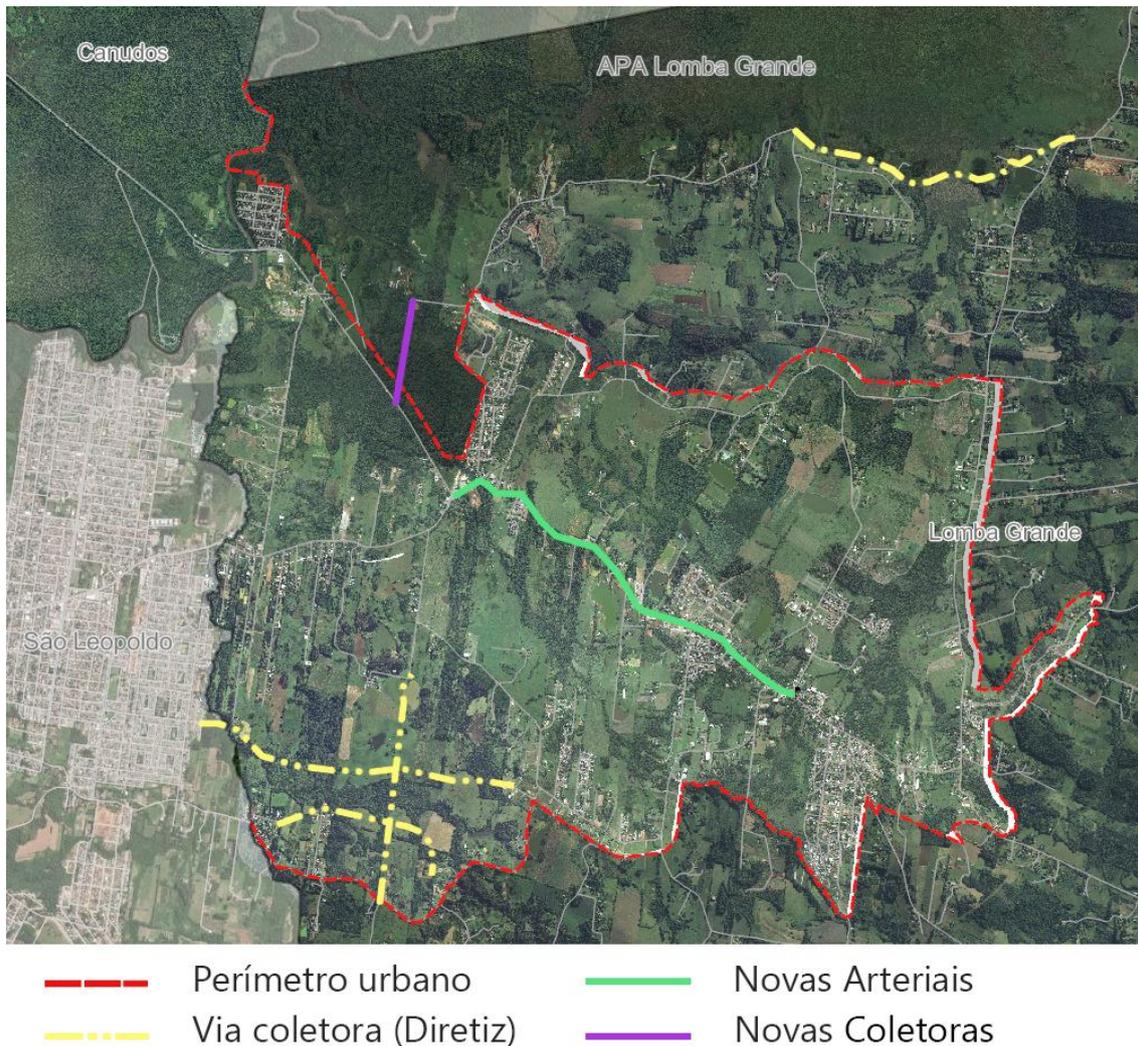
Figura 16 - Hierarquização da Av. General Daltro Filho



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

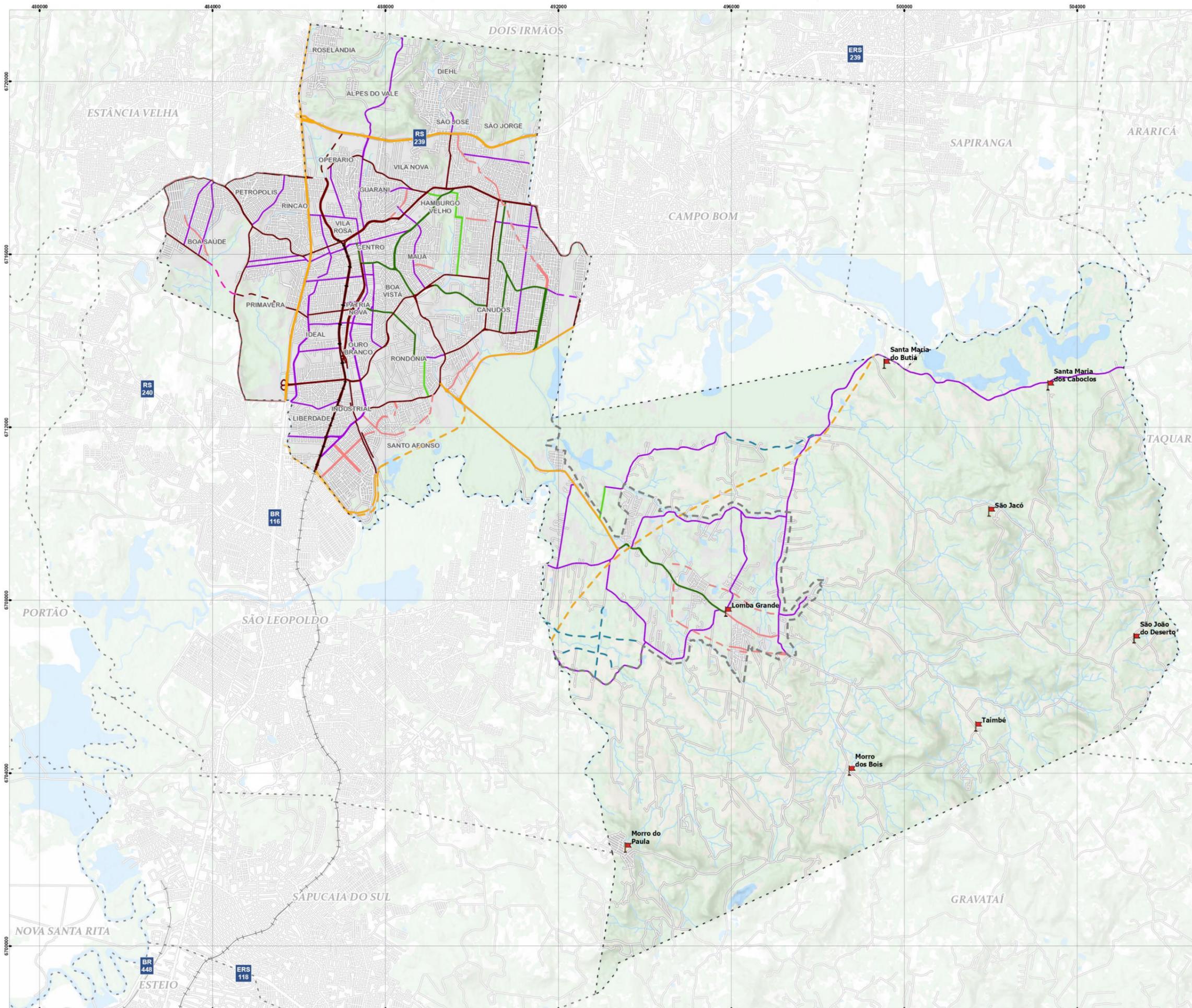
Para o bairro Lomba Grande foi prevista uma complementação do sistema viário, com objetivo principal de estruturar a conexão com o município vizinho de São Leopoldo, bem como a complementação da via que faz a delimitação da APA Lomba Grande, conforme indicado na Figura 17, abaixo:

Figura 17 - Proposta de ajuste na hierarquização e de diretrizes no bairro Lomba Grande



Fonte: URBTEC™ (2023)

As propostas previstas neste capítulo resultam em modificações na Hierarquia Viária. Tais proposições visam a otimização do sistema viário. São levantadas alterações em coletoras, arteriais, além de novas diretrizes que complementam o sistema viário, conforme pode ser observado no Mapa 4, apresentado na sequência.



**CONVENÇÕES:**

- Ferrovias
- Hidrografia
- Limite Municipal
- Limite entre as áreas Urbana e Rural - Proposta

**Uso do Solo**

- Área Urbanizada
- Formações Vegetacionais
- Massas D'água

**Hierarquia Viária - Mantida <sup>1</sup>**

- Rodovias
- Arteriais
- Coletoras
- Projeto Especial
- Locais

**Hierarquia Viária - Proposta <sup>1</sup>**

- Novas Arteriais
- Novas Coletoras

**Diretrizes Viárias - Mantida <sup>1</sup>**

- Rodovia (Diretriz)
- Via Arterial (Diretriz)
- Via Coletora (Diretriz)
- Via de Projeto Especial (Diretriz)

**Diretrizes Viárias - Proposta <sup>1</sup>**

- Via Arterial (Diretriz)
- Via Coletora (Diretriz)



**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO  
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR - DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S  
 FONTES: URBTEC [2023] <sup>1</sup> | MAPBIOMAS[2020]  
 PMNH[2022] |  
 ANA[2022] |

DATA: janeiro de 2023  
 ESCALA: 1:85.000  
 ESCALA GRÁFICA:



---

## Atingimentos Viários e Caixas de Via

A Lei do Plano Diretor Urbanístico Ambiental (PDUA) de Novo Hamburgo Vigente, estabelece, em seus Anexos 5 e 6 e no Mapa 5, a hierarquia viária e os respectivos gabaritos de vias. A mesma Lei ainda define que, em caso de necessidade de ajustes de medidas, as diferenças deverão ser compensadas nos passeios públicos e canteiros centrais. Em seu Art. 38, o PDUA estabelece que as áreas para alargamentos viários sobre os lotes são passíveis de desapropriações.

Analisando as informações apresentadas na Tabela 01 e 02 do Anexo 5 do PDUA, pode-se observar que poucas vias não atendem a dimensão mínima das caixas, definindo assim áreas de atingimento sobre os lotes confrontantes. Essas vias são indicadas no Quadro 22, abaixo:

Quadro 22 - Vias cuja a caixa existente é inferior a caixa projetada no PDUA

TIPO	R1	A2		A3			C2		C3
<b>LARGURA TOTAL MÍN.</b>	70m	44m a 60m		30m			26m		20m
<b>LARGURA PISTA MÍN</b>	-	duas pistas com 9,5m		duas pistas com 9,5m			duas pistas de 9,5m		uma pista com 11m
<b>NOME</b>	Avenida dos Municípios	Avenida 1º de Março		Rua Eng. Jorge Schury	Rua Guarujá	Rua Guia Lopes	Avenida Pedro Adams Filho		Rua 25 de Julho
<b>DESCRI.</b>	Entre a divisa de Campo Bom e divisa com São Leopoldo na altura do prolong. da Rua José Albino de Mello	Entre a Rua Marcílio Dias e a Rua Paraíba	Entre a Rua Itue e a Rua São Leopoldo	Entre a Rua Marques de Souza e a RS-239	Entre Avenida Adão Rodrigues de Oliveira e 1º de Março	Entre Av. Saipiranga e a Estrada da Integração Leopoldo Petry	Entre a Avenida Nicola Becker e a Rua Paraíba	Entre a Rua Paraíba e a Rua Flores da Cunha	Entre a Rua Tupi e a Rua 24 de Maio
<b>LARG. TOTAL PROJETADA</b>	60m	41m	41m	28,5m	26m	26m	20m	23m	19m
<b>LARG. DE PISTA EXISTENTE</b>	-	2 pistas de 9m	2 pistas de 9m	1 pista de 10m	1 pista de 9,5m	1 pista de 9,5m	1 pista de 9,5m	1 pista de 9,5m	ATENDE

Fonte: URBTEC™ (2023) com dados do PDUA vigente

Na sequência, é apresentada caracterização geral das vias listadas no quadro acima, bem como a descrição da ocupação sobre os seus atingimentos:

- Avenida Primeiro de Março: observam-se construções de diversas alturas sobre a área de atingimento, canteiro central com diferentes medidas e áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da avenida.

Figura 18 - Trecho da Av. Primeiro de Março



Fonte: PMNH (2018).

- Avenida Pedro Adams: observam-se construções de diversas alturas, inclusive edificações com características históricas, sobre a área de atingimento, calçadas estreitas e áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da avenida.

Figura 19 - Trecho da Av. Pedro Adams Filho



Fonte: PMNH (2018).

- Rua Engenheiro Jorge Schury: observam-se construções predominantemente com altura de até dois pavimentos sobre a área de atingimento, calçadas estreitas e áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da via.

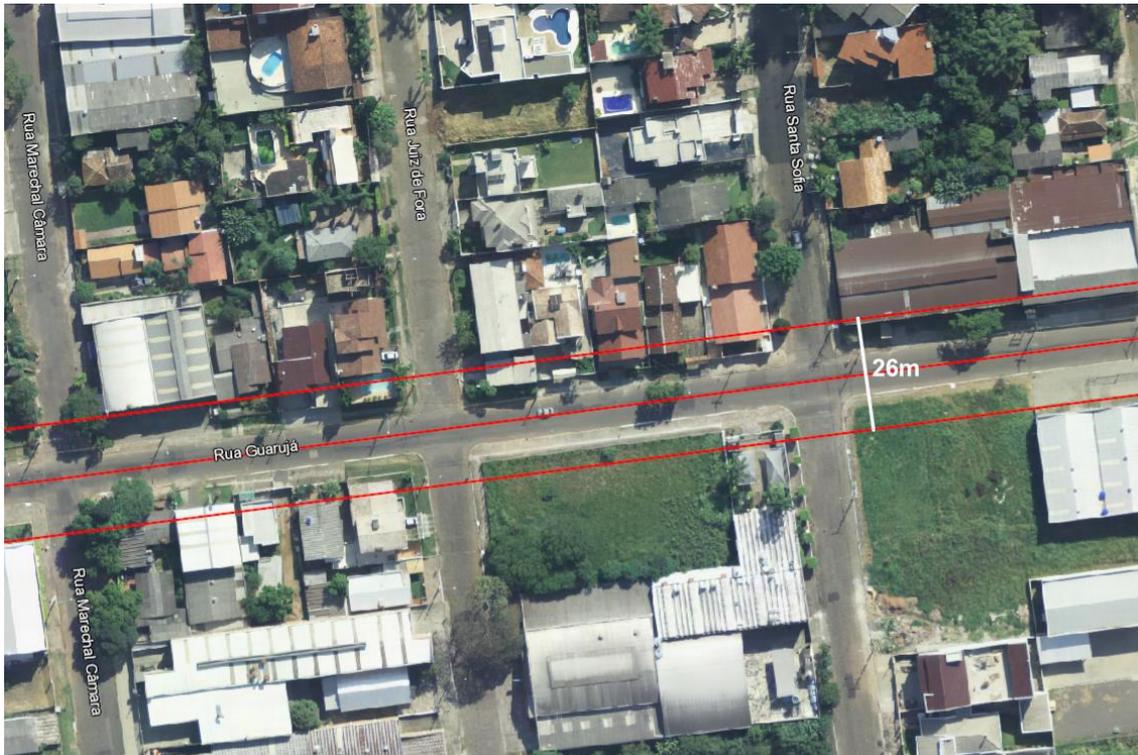
Figura 20 - Trecho da Rua Engenheiro Jorge Schury



Fonte: PMNH (2018).

- Rua Guarujá: observa-se uma ocupação predominantemente horizontalizada com até dois pavimentos sobre a área de atingimento e áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da via.

Figura 21 - Trecho da Rua Guarujá



Fonte: PMNH (2018).

- Rua Guia Lopes: observam-se construções de diversos portes e gabaritos sobre a área de atingimento e áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da via.

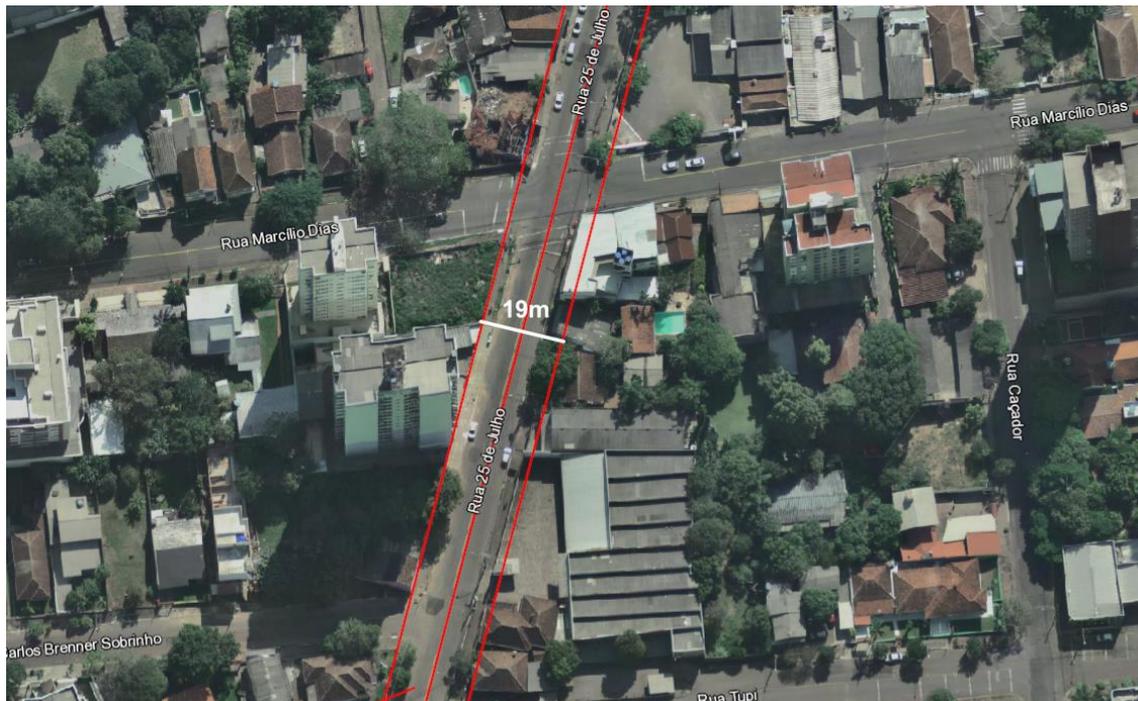
Figura 22 - Trecho da Rua Guia Lopes



Fonte: PMNH (2018).

- Rua 25 de Julho: observam-se construções de diversos portes e gabaritos sobre a área de atingimento, trecho de via com duplo sentido de circulação e outro com sentido único, com áreas destinadas a estacionamento nos dois lados da via.

Figura 23 - Trecho da Rua 25 de Julho



Fonte: PMNH (2018).

Como ponto comum, todas as vias caracterizadas acima possuem áreas destinadas a estacionamento de veículos em ambos os lados e um grande número de construções sobre as áreas de atingimento.

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana apresenta algumas propostas que merecem destaque nessa análise:

- Que se estabeleça largura mínima da calçada de 5m (cinco metros) nos eixos de transporte e no entorno de estações;
- Restrição de áreas de estacionamento nas vias arteriais e que sejam implantadas ciclovias segregadas;
- Redução dos espaços destinados aos estacionamentos de automóveis para a implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas;

- Reserva de faixas exclusivas ao transporte público coletivo nos principais eixos do sistema.

O acima exposto evidencia a necessidade de atenção aos atingimentos viários propostos no PDUA vigente. Ao mesmo tempo, o longo período passado sem que nenhum dos atingimentos previstos tenha sido implantado e o licenciamento de edificações sobre eles evidencia que essas reservas técnicas não foram preservadas.

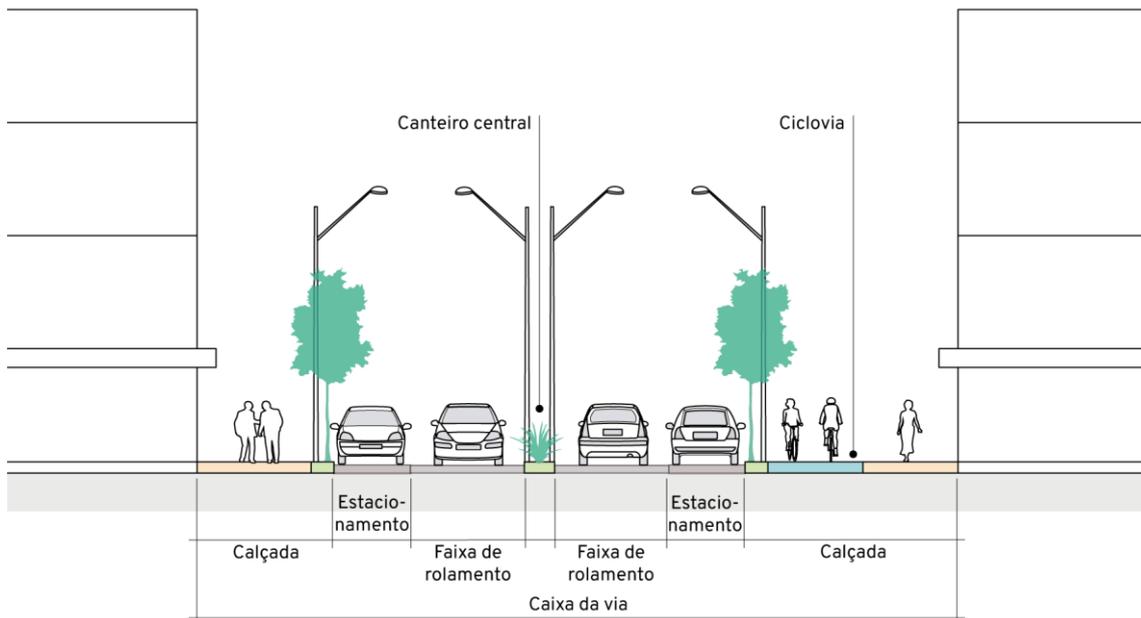
Assim, considera-se desnecessária a manutenção desses atingimentos, podendo-se optar por outras ferramentas, como:

- A **remoção das faixas de estacionamento** em vias coletoras e arteriais, liberando espaços que deverão ser utilizados para implantação de faixas exclusivas do transporte coletivo, ou para a implantação de infraestrutura cicloviária ou para ampliação dos espaços dos passeios, a depender de projetos específicos;
- Aplicação de instrumentos urbanísticos específicos para a **ampliação das áreas de circulação** destinadas a modais ativos junto a via pública, a exemplo da Fruição Pública.

Para além dessa análise, faz-se necessária a adequação dos gabaritos de via propostos no PDUA vigente. Na sequência, são apresentadas figuras que apresentam a setorização dos componentes do sistema viário e das calçadas, além de tabela com as dimensões mínimas sugeridas. Cabe destacar que essa proposta de dimensionamento será aplicada para a abertura de novas vias.

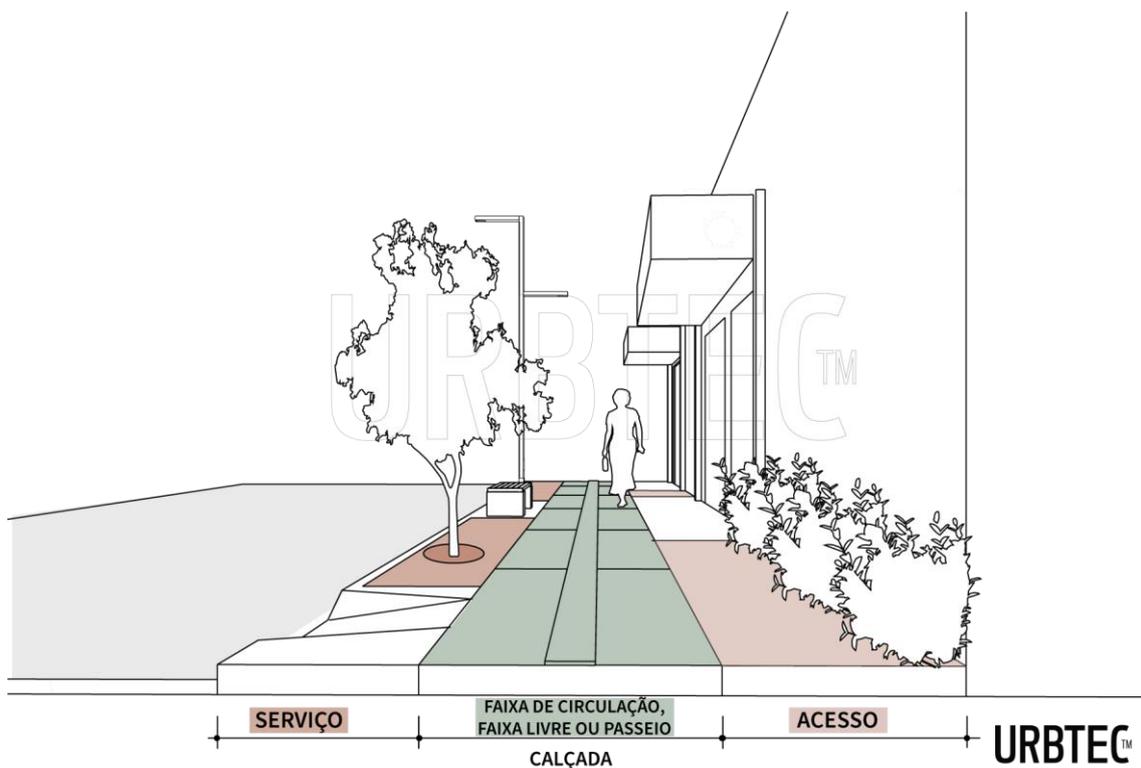
Para o sistema viário atual a proposta é que se removam os atingimentos do PDUA vigente, trabalhando-se com as caixas de via disponíveis. Nas caixas que não atendam ao dimensionamento proposto, as soluções indicadas passam pela remoção das áreas destinadas ao estacionamento de veículos, utilização de canteiros centrais para infraestrutura cicloviária, incentivos a aplicação da Fruição Pública e a implantação de infraestrutura cicloviária em vias paralelas que as comportem.

Figura 24 - Setorização proposta para o sistema viário



Fonte: URBTEC™ (2023).

Figura 25 - Setorização de calçadas propostas



Fonte: URBTEC™ (2023).

Tabela 16 - Dimensões mínimas dos componentes do sistema viário

Via	Calçada (A)			Componentes da caixa de via				Caixa de via mínima (m) TOTAL (H)
	Faixa de Acesso (m) (B)	Faixa Livre ou passeio (m)	Faixa de Serviço (m)	Ciclovia ou ciclofaixa (m) (C)	Faixas de Rolamento (m) (D)	Estacionamento (m) (E)	Canteiro Central (G)	
<b>Rodovias</b>	Conforme projeto e determinação do órgão responsável							
<b>Projetos Especiais</b>	Conforme projetos específicos							
<b>Arterial com sentido duplo de circulação</b>	0	2,00	1,00	2,40	3,20	2,40 (F)	0	40,00
<b>Arterial com sentido único de circulação (binário)</b>	0	2,00	1,00	1,20	3,20	2,40 (F)	0	30,00
<b>Coletora com sentido duplo de circulação</b>	0	1,50	1,00	2,40	3,20	2,40	0	30,00
<b>Coletora com sentido único de circulação (binário)</b>	0	1,50	1,00	1,20	3,20	2,40	0	20,00
<b>Local ou Marginal</b>	0	1,20	0,50	0	3,00	2,40	0	12,00

OBSERVAÇÕES:

- (A) Quando a calçada possuir largura menor do que a definida para a sua tipologia, deverá ser atendida a largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para a faixa livre ou passeio. Nesses casos, fica proibida a faixa de acesso e flexibilizada a medida da faixa de serviço, garantindo a maior dimensão possível para a faixa livre ou passeio. Para adequação dessas medidas, poderá ser utilizado o Instrumento Urbanístico da Fruição Pública.
- (B) Todas as calçadas poderão apresentar faixa de acesso, que terá largura livre, desde que sejam atendidas as larguras mínimas para a faixa livre ou passeio e para a faixa de serviço;

- 
- (C) A dimensão mínima das cicloviás e/ou ciclofaixas é de 1,20m para estruturas unidirecionais ou de 2,40m para estruturas bidirecionais, sendo recomendadas as medidas de 1,50m e de 3,00m, respectivamente.
  - (D) As faixas de rolamento das vias arteriais e/ou coletoras terão uma largura máxima de 3,50m, em consonância com o Plano Diretor de Mobilidade Urbana. Para as faixas exclusivas de transporte público coletivo adotar a dimensão de 3,50m.
  - (E) As faixas de estacionamento não são obrigatórias. Em consonância com Plano Diretor de Mobilidade Urbana, recomenda-se que essas áreas sejam destinadas a faixas exclusivas do transporte coletivo, a ampliação das calçadas ou à infraestrutura cicloviária.
  - (F) Recomendado que as vias arteriais não tenham faixas destinadas ao estacionamento.
  - (G) Os canteiros centrais não serão exigidos, e apenas serão permitidos caso todos os demais componentes da via atendam às suas respectivas medidas mínimas.
  - (H) Para o atendimento das medidas mínimas de caixa total de via, as dimensões excedentes poderão ser utilizadas em outros componentes de vias, como: ampliação de calçadas e cicloviás; mais faixas de rolamento; ou no canteiro central.

Para além do acima exposto, a proposta contempla o fim da exigência das Galerias regulamentadas pelo Art. 39 do PDUA. Essa exigência, feita para as Av. Pedro Adams Filho e Rua Joaquim Nabuco, não foi efetiva ao longo do tempo, porque essas vias possuem ocupações consolidadas. Isso gerou descontinuidade das galerias, fazendo com que seus objetivos não fossem alcançados.

## 5 INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Com base no Estatuto da Cidade (Lei Federal N.º 10.257/2001) e em outros instrumentos utilizados no contexto brasileiro, este documento se apropriará de instrumentos urbanísticos para garantir o “desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”.

A aplicação destes instrumentos torna-se necessária para que sejam viabilizadas, de forma satisfatória, as diretrizes constantes do Capítulo I do Estatuto da Cidade e aquelas que nortearão a política municipal de ordenamento territorial. Ressalta-se que, apesar de os instrumentos do Estatuto da Cidade terem maior aplicabilidade na área urbana, seu embasamento e influência são municipais e de certa forma até regionais.

Na sequência deste Relatório são apresentados e conceituados os instrumentos urbanísticos previstos e que poderão ser aplicados na revisão do PDUA, de forma a cumprir seus objetivos e garantindo o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade.

### 5.1 RELATÓRIO DE COMPATIBILIDADE URBANÍSTICA (RCU)

O Relatório de Compatibilidade Urbanística (RCU) servirá para avaliar a viabilidade de implantação de empreendimentos de médio impacto em determinados setores do Município. Nesse relatório, ao contrário do EIV, que é tratado em outro capítulo e que é objeto de legislação específica, será avaliada apenas a interferência no entorno imediato do empreendimento e/ou uso.

Para aplicação nesse instrumento, o entorno imediato é entendido como a área limítrofe do lote que receberá a intervenção, considerando a estrutura fundiária existente, inclusive do outro lado da via de acesso ao lote ou gleba.

A apresentação e a aprovação do RCU serão condicionantes para o licenciamento dos usos permissíveis, de acordo com a tabela de parâmetros de uso de cada setor. A avaliação desse relatório deverá ser feita pela Comissão do Permanente do PDUA, envolvendo, minimamente, representantes dos órgãos municipais responsáveis pela gestão ambiental, planejamento de trânsito, de licenciamento das construções e de proteção do patrimônio histórico. É

---

importante salientar que os usos cujo licenciamento está condicionado a apresentação do EIV, conforme capítulo específico, estarão dispensados da apresentação do RCU.

Cabe destacar que a avaliação do impacto na preservação do patrimônio histórico deverá ser feita apenas para os licenciamentos no Setor Centro Histórico-Cultural (SCHC), no Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande (CC LG) e nos Indivíduos Arquitetônicos Isolados (IAI).

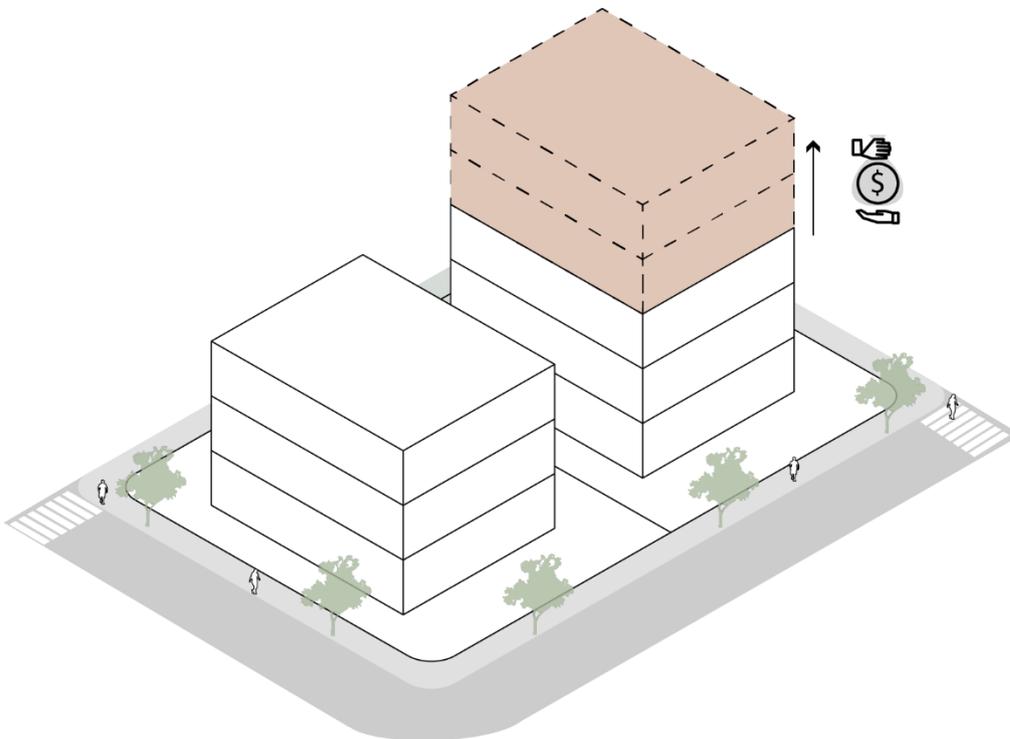
A elaboração do RCU deverá contemplar a análise preliminar da interferência no trânsito local, na preservação do patrimônio histórico e na qualidade de vida do entorno imediato, devendo prever:

- I. a avaliação da interferência no trânsito local, incluindo a análise:
  - a. do incremento no fluxo de veículos automotores, de bicicletas, de motocicletas e de pedestres;
  - b. da quantidade de vagas de veículos, de motocicletas e de bicicletas;
  - c. da geometria, das dimensões e da quantidade de acessos de veículos;
  - d. da necessidade de faixas de desaceleração para o acesso de veículos;
  - e. das vagas de carga e descarga;
  - f. das vagas de embarque e desembarque.
- II. a avaliação da interferência na preservação do patrimônio histórico, incluindo a avaliação:
  - a. da interferência na paisagem;
  - b. da proteção dos elementos construtivos das edificações históricas, envolvendo a análise das técnicas construtivas.
- III. a avaliação da interferência na qualidade de vida no entorno imediato, incluindo a avaliação:
  - a. da geração de poluentes atmosféricos;
  - b. da geração de ruídos.

## 5.2 OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR (OODC)

Consubstanciado nos artigos 28 a 31 do Estatuto da Cidade, a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) remete ao instituto do solo criado e ao direito de construir. O solo criado é a possibilidade de construir acima do índice de aproveitamento (IA) básico estabelecido pelo Poder Público, conforme apresentado na Figura 26. Pelo estabelecimento do IA, o Poder Público poderá indicar, no Plano Diretor, quais áreas urbanas poderão ter edificações acima desse limite estabelecido, atingindo o IA máximo.

Figura 26 - Exemplo de área sujeita à Outorga Onerosa do Direito de Construir



Fonte: URBTEC™ (2022).

O Plano Diretor, mediante contrapartida, deverá fixar áreas em que o direito de construir poderá ser exercido acima do IA básico adotado. Para tanto, será prevista lei específica que estabeleça: a fórmula de cálculo para a cobrança; os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga; e a contrapartida do beneficiário.

A fórmula proposta para o cálculo dos valores da OODC é a seguinte:

---

$$Cp = 0,3 \times D \times FS \times Vt \times A$$

Onde:

- Cp = Valor da contrapartida da construção adicional, em valores correntes;
- D = Fator de Desembolso;
- FS = Fator de Interesse Social;
- Vt = Valor do metro quadrado de terreno do imóvel constante na Planta Genérica de Valores;
- A = Área de construção adicional pretendida acima do índice de aproveitamento básico do setor, até o limite do índice de aproveitamento máximo (em m<sup>2</sup>).

O Fator de Desembolso (D) será igual a:

- 0,8 (oito décimos) para a forma de pagamento em dinheiro (pecúnia)
- 1,0 (um) para as seguintes formas de pagamento:
  - custeio de obras, edificações, aquisição de imóveis, custeio de planos, projetos, estudos técnicos de viabilidade econômico-financeira e de viabilidade ambiental, bem como serviços, como exceção, desde que seja imperativa tal forma de pagamento para se alcançar a função social vinculada ao benefício auferido pela intervenção;
  - custeio de equipamentos urbanos e comunitários necessários, adequados aos interesses e às necessidades da população beneficiária ou usuária e às características locais;
  - doação de unidades habitacionais populares e/ou de interesse social; ou
  - urbanização de áreas públicas.

Os Fatores de Interesse Social (FS) propostos são os constantes no quadro abaixo:

Quadro 23 - Fator de Interesse Social (FS) para o cálculo da OODC

Usos	FS
<b>USO HABITACIONAL</b>	
Habitação de interesse social	0,00
Edificação multifamiliar com térreo não residencial	0,80
<b>DEMAIS USOS</b>	
Hospitais e clínicas de natureza privada	0,00
Universidades de natureza privada	0,30
Equipamentos culturais e afins de natureza privada	0,30
Obras públicas	0,00
Outras atividades não enquadradas nas anteriores	1,00

Fonte: URBTEC™ (2023).

A OODC poderá ser aplicada nos setores que preveem índices de aproveitamento máximo (conforme indicado na Tabela 17, abaixo) e sempre limitados a esse índice, com o objetivo de distribuir equitativamente os ônus e bônus da urbanização.

Não se recomenda índice de aproveitamento maior de 3,0 com a outorga onerosa, de forma a não sobrecarregar a infraestrutura existente. Cumpre destacar que a OODC poderá ser aplicada em conjunto com outros instrumentos, estando o potencial construtivo do lote sempre limitado ao índice de aproveitamento máximo estabelecido para o respectivo setor.

Tabela 17 - Índices de aproveitamento básico e máximo por setor

<b>Setor</b>	<b>IA básico</b>	<b>IA máximo</b>
Setor Centro Expandido	1,0	3,0
Setor Residencial 1	1,0	2,0
Setor de Ocupação Mista	1,0	2,0
Setor Central de Lomba Grande	1,0	1,5

Fonte: URBTEC™ (2023).

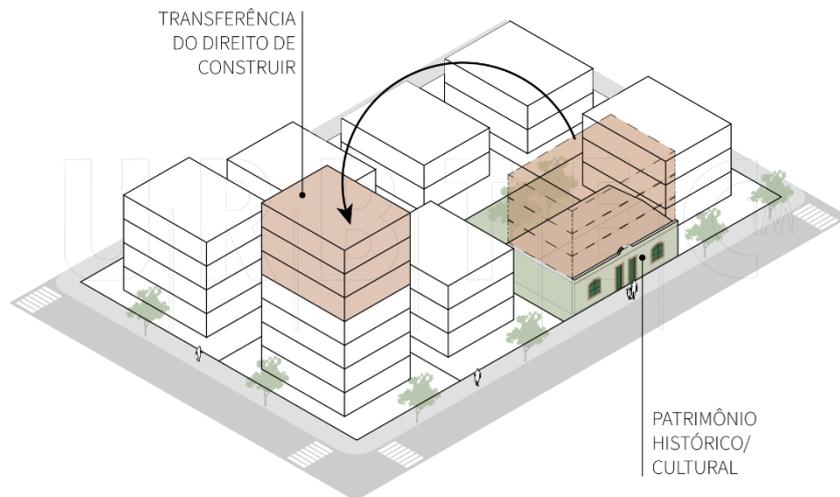
Os recursos provenientes da aplicação da OODC serão destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento da Cidade (FUNCIDADE) e deverão ser utilizados de acordo com os objetivos previstos no Estatuto da Cidade.

Demais detalhamentos e o procedimento para a utilização desse instrumento urbanístico constarão em lei específica que o regulamentará.

### **5.3 TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR (TDC)**

Previsto no artigo 35 do Estatuto, refere-se à possibilidade de o proprietário transferir para outro imóvel, seu ou de terceiro, o potencial construtivo nele existente, conforme apresentado na Figura 27, abaixo. Especificamente para Novo Hamburgo, a proposta é que esse instrumento seja utilizado para viabilizar recursos que sejam destinados a preservação do patrimônio histórico e cultural.

Figura 27 - Exemplo de área sujeita à Transferência do Direito de Construir



Fonte: URBTEC™ (2022).

Admite-se que o Poder Público autorize a transferência do potencial construtivo, desde que:

- exista lei municipal baseada no Plano Diretor;
- o imóvel seja considerado relevante à preservação do patrimônio histórico e cultural; e
- sejam estabelecidas minuciosamente as condições por meio de lei municipal.

Com isso, pretende-se corrigir as distorções urbanísticas e garantir a preservação de áreas de interesse. Em Novo Hamburgo, o instrumento deve ser utilizado no caso de edificações inventariadas e/ou tombadas, tanto os Indivíduos Arquitetônicos Isolados (IAI) como aqueles inseridos no Setor Centro Histórico-Cultural. Para estes casos, o Índice de Aproveitamento máximo, única e exclusivamente para fins de transferência, deve ser de 4,0.

A transferência poderá ser feita para lotes inseridos em setores passíveis de receber potencial construtivo adicional, ou seja, aqueles indicados na Tabela 17. Destaca-se que em todos os casos, o potencial construtivo dos lotes será sempre limitado ao índice de aproveitamento máximo.

Isso significa que o proprietário de imóvel inventariado fica autorizado a transferir, dentro das condições a serem estipuladas por lei específica, a diferença entre o índice 4,0 e a área já construída. Exemplo: um lote de 1000m<sup>2</sup>

com área construída de 500m<sup>2</sup> (0,5 de índice utilizado) poderá transferir 3500m<sup>2</sup> relativo à diferença entre o índice 4,0 e 0,5.

Além disso, o lote terá renovado o potencial construtivo a cada 5 anos para a manutenção do imóvel de interesse de preservação. O único condicionante para essa renovação será de que o proprietário comprove que a edificação foi restaurada e mantida em boas condições até a data de renovação, atendendo as exigências dos órgãos responsáveis pela proteção do patrimônio histórico. A transferência de potencial será condicionada a assinatura de um Termo de Compromisso de Restauo por parte do proprietário do bem de interesse de preservação. Sem isso, não haverá permissão para a renovação da transferência até que a situação seja regularizada.

Os valores monetários envolvidos nas transações serão produto de negociação entre os proprietários e os interessados em receber o potencial construtivo adicional, não cabendo regulamentação ou gestão ao poder público, bem como, não haverá repasse de recursos ao Fundo de Desenvolvimento Urbano provenientes desse instrumento.

O cálculo proposto das áreas passíveis de transferência seguirá a seguinte fórmula:

$$PCC = (IA_M \times A \times i) - A_C$$

Onde:

- PCC = Potencial Construtivo do Imóvel Cedente, em m<sup>2</sup>;
- IA<sub>M</sub> = índice de aproveitamento máximo, igual a 4,0;
- A = área total do terreno, em m<sup>2</sup>;
- A<sub>C</sub> = área construída existente no imóvel, em m<sup>2</sup>;
- i = índice que varia conforme o tamanho do lote cedente.

O índice “i” será variável, conforme o tamanho dos lotes e de acordo com o quadro abaixo:

Quadro 24 - Valor do índice "i" para o cálculo do potencial construtivo dos imóveis cedentes de TDC

<b>Índice "i" para o cálculo do TDC</b>	
<b>Área do lote</b>	<b>"i"</b>
<b>Até 500m<sup>2</sup></b>	1,5
<b>De 500m<sup>2</sup> até 1.000m<sup>2</sup></b>	1,2
<b>De 1.000m<sup>2</sup> até 3.000m<sup>2</sup></b>	1,0
<b>Acima de 3.000m<sup>2</sup></b>	0,8

Fonte: URBTEC™ (2023)

As áreas passíveis de transferência deverão ser ajustadas em função da relação dos valores do metro quadrado do terreno cedente e do imóvel que receberá o potencial adicional, conforme fórmula abaixo:

$$PT = PCC \times \left( \frac{V_{MC}}{V_{MR}} \right)$$

Onde:

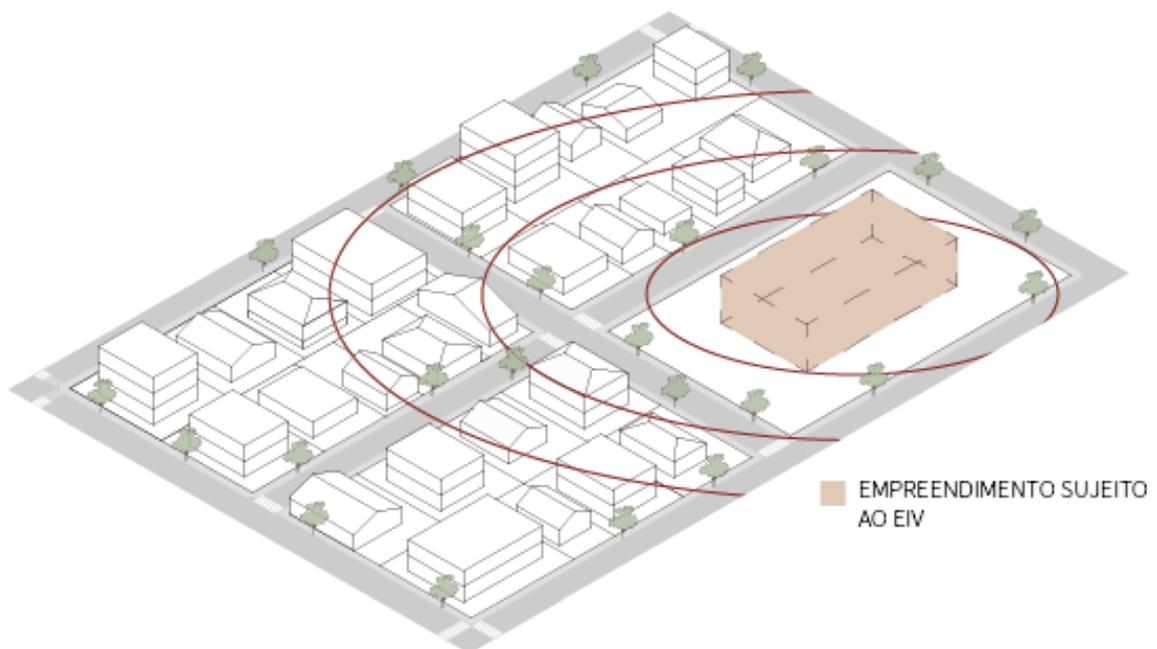
- PT = Potencial Construtivo Transferível, em m<sup>2</sup>;
- PCC = Potencial Construtivo do Imóvel Cedente, em m<sup>2</sup>;
- V<sub>MC</sub> = valor do metro quadrado de terreno do imóvel que cede o potencial, conforme Planta Genérica de Valores;
- V<sub>MR</sub> = valor do metro quadrado de terreno do imóvel que recebe o potencial, conforme Planta Genérica de Valores.

A TDC deverá ser averbada na matrícula do Registro de Imóveis do imóvel cedente, estabelecendo as condições necessárias a proteção do patrimônio histórico e cultural. Outros detalhamentos e os procedimentos necessários a efetivação do instrumento constarão em lei específica que o regulamentará.

## 5.4 ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV)

Consiste no estudo prévio para a concessão de alvarás de construção e/ou de instalação de atividades, para empreendimentos que serão definidos em lei específica e que possam causar impacto na qualidade de vida da população, conforme representado na Figura 28, na sequência. Assim como o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), possibilita a atitude preventiva na ordenação urbana.

Figura 28 - Empreendimento Imobiliário sujeito ao Estudo de Impacto de Vizinhança



Fonte: URBTEC™ (2022).

Esse instrumento, previsto nos artigos 36, 37 e 38 do Estatuto da Cidade, promove a aplicação concreta do princípio da sustentabilidade das cidades e da prevenção, assim como o princípio da publicidade dos impactos gerados. Seu objetivo é proteger a estrutura social já existente, a fim de evitar os efeitos negativos sobre a qualidade de vida das pessoas. Para a implementação do EIV, são necessários os seguintes pressupostos:

- lei municipal que defina quais os empreendimentos e atividades potencialmente danosas ao desenvolvimento sustentável da cidade; e
- seu conteúdo deverá avaliar o adensamento populacional, os equipamentos urbanos e comunitários, o uso e ocupação do solo, a valorização imobiliária, a geração de tráfego e o aumento da demanda pelo transporte público coletivo, a ventilação, a iluminação e o patrimônio histórico, cultural e paisagístico.

Com isso, objetiva-se contemplar os efeitos negativos e positivos que incidirão na qualidade da vida da população de modo a atingir o objetivo da lei e o ordenamento racional, equilibrado e responsável do território, cumprindo a função social da propriedade da cidade.

Os usos obrigatórios para elaboração do EIV serão aqueles de maior porte e cujos efeitos negativos e positivos devem ser mensurados para a obtenção de alvará. A análise do EIV pode, inclusive, concluir pela impossibilidade de implantação da atividade e/ou empreendimento se os efeitos negativos superarem os positivos. Além disso, sua aplicação não exime a responsabilidade de apresentação de Estudo de Impacto Ambiental, conforme disposto em lei específica.

A elaboração do EIV será condicionante para os usos ou atividades, públicas ou privadas, potencialmente causadoras de impacto a seu entorno, contemplando os impactos positivos e negativos. As atividades em que se propõe a exigência do EIV, independente do setor em que estão inseridos, são:

- shopping center;
- centrais e/ou terminais de cargas e centrais de abastecimento;
- centro cultural, teatros, casas de espetáculos, cinemas e similares com mais de 1.000m<sup>2</sup>;
- equipamentos e atividades de lazer e de turismo com área mais de 1.000m<sup>2</sup> de área construída;
- estações de tratamento de água e esgoto, aterros sanitários e usinas de reciclagem de resíduos sólidos;

- estações de energia elétrica e similares;
- terminais de transportes rodoviários, ferroviários, aeroviários e heliportos;
- garagens de veículos de transportes de passageiros;
- transportadoras;
- supermercado, hipermercados e congêneres com mais de 1.000m<sup>2</sup>;
- centros de diversões, autódromos, hipódromos e estádios ou ginásios esportivos;
- cemitérios e necrotérios;
- instituições de ensino com mais de 960m<sup>2</sup>;
- matadouros, abatedouros e similares;
- presídios e carceragens;
- quartéis e Corpo de Bombeiros;
- jardim zoológico, jardim botânico, parques e similares;
- depósitos de inflamáveis, tóxicos e similares, exceto pequenas centrais de revenda de GLP;
- hospital;
- loteamentos;
- edificações multifamiliares com mais de 200 unidades habitacionais;
- extrativismo de água;
- condomínio empresarial com mais de 20 (vinte) unidades autônomas, exceto para empreendimentos situados no Setor Industrial e/ou que tenham acesso pela BR-116 ou pela RS-239.
- demais empreendimentos não enquadrados anteriormente com mais de 15mil m<sup>2</sup> de área total construída.

Destaca-se que a apresentação do EIV não objetiva a aprovação de usos e/ou atividades consideradas não permitidas para determinado Setor, conforme definido na tabela de parâmetro de usos.

---

## 5.5 PARCELAMENTO, EDIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIOS (PEUC)

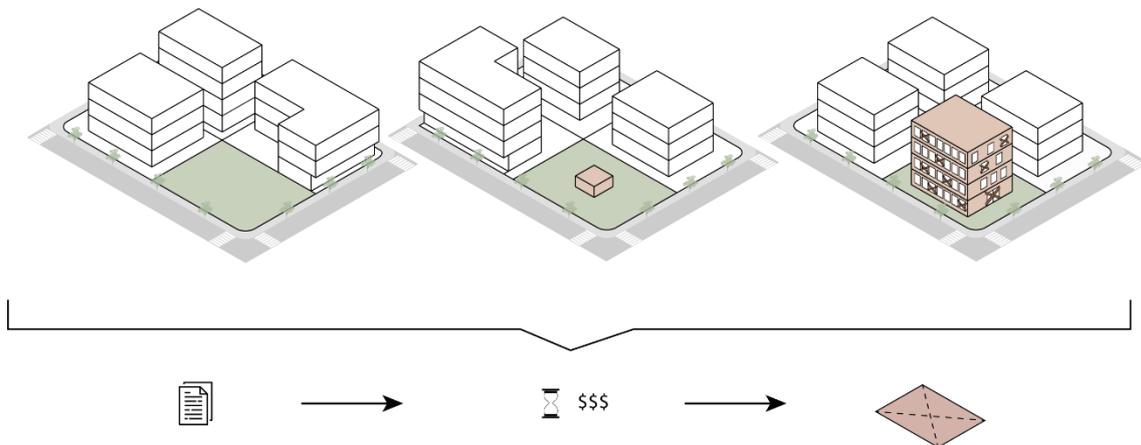
Parcelamento, edificação e utilização compulsórios são instrumentos urbanísticos que obrigam os proprietários de imóveis urbanos a utilizar os imóveis em acordo com o estipulado pelo Plano Diretor. O objetivo é garantir a função social das propriedades e da cidade como um todo. O PDUA deve explicitar a incidência do instrumento, enquanto lei específica deve dispor sobre o detalhamento das exigências, bem como procedimentos e prazos para o cumprimento da obrigação.

Anteriormente à efetiva aplicação do instrumento – entre a regulamentação geral, disposta no corpo do Plano Diretor e da lei específica, e o início das notificações –, é necessário que sejam tomadas as seguintes providências: identificação do universo notificável, delimitação do conjunto de imóveis passíveis à notificação, escalonamento ou priorização das notificações, definição dos níveis/instâncias de gestão municipal envolvidas e capacitação das respectivas equipes, além da regulamentação administrativa e produção de documentos subsidiários da notificação.

Para Novo Hamburgo, o instrumento é proposto, principalmente, mas não exclusivamente, para a utilização compulsória de edificações de características industriais e históricas em desuso ou subutilizadas. Sugere-se aplicação desse instrumento no Setor Centro Histórico-Cultural, no Setor de Ocupação Mista e no Setor Centro Expandido.

Além deste instrumento, outros previstos no Estatuto da Cidade deverão ser aplicados na sequência, a exemplo do IPTU Progressivo no Tempo. Esses instrumentos serão detalhados em legislação específica. O procedimento para a aplicação desses instrumentos é apresentado na Figura 29, abaixo.

Figura 29 - Exemplo da aplicação do PEUC

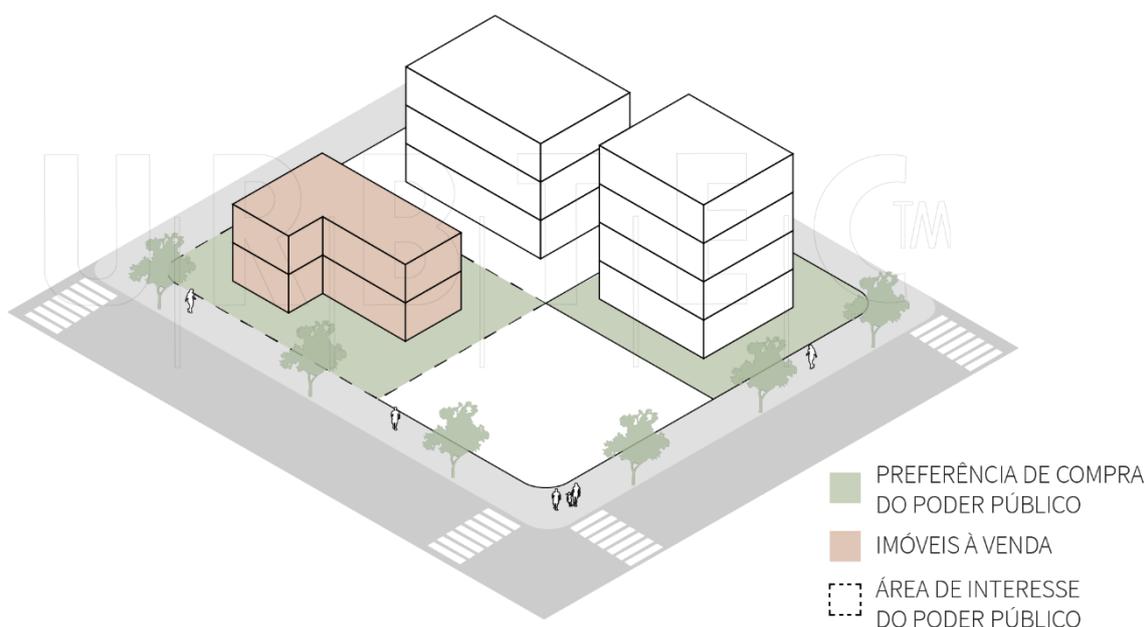


Fonte: URBTEC™ (2022).

## 5.1 DIREITO DE PREEMPÇÃO

O instrumento do Direito de Preempção garante a preferência do Município na alienação onerosa entre particulares, nos termos dos artigos 25 e 27 do Estatuto da Cidade, conforme representado na Figura 30, apresentada abaixo.

Figura 30 - Modelo de aplicação do Direito de Preempção



Fonte: URBTEC™ (2023).

Por meio dele, o proprietário de imóvel fica obrigado a informar ao poder público o interesse na venda, e caberá ao executivo municipal avaliar a conveniência em exercer o seu direito de preferência.

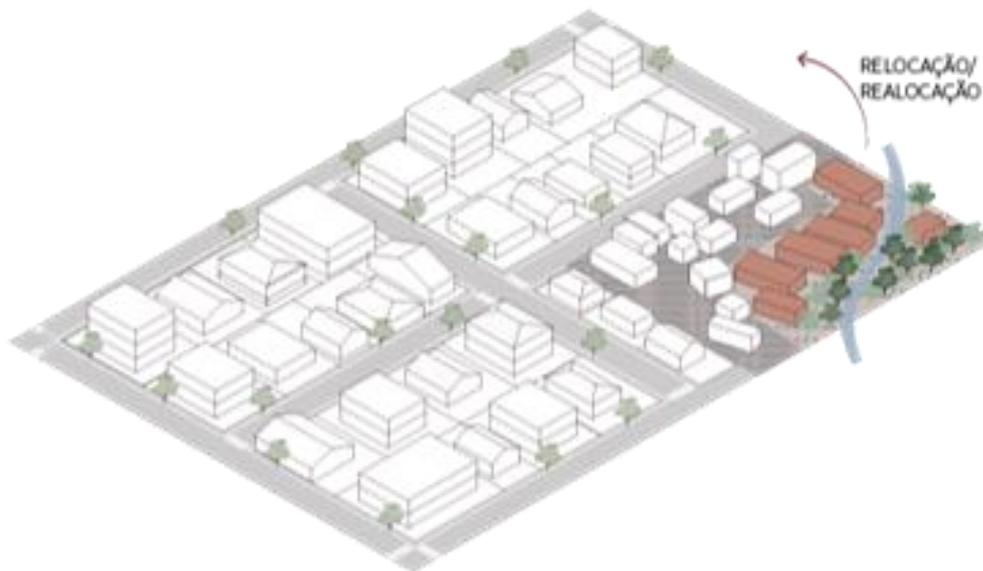
Para tal, Lei específica estabelecerá a área de incidência do instrumento, os objetivos a serem cumpridos e os procedimentos necessários, envolvendo minimamente a notificação aos proprietários da exigência de comunicação ao poder público prévio a efetivação da alienação onerosa.

No caso específico de Novo Hamburgo, sugere-se que esse instrumento seja aplicado, prioritariamente, no Setor Residencial 1 (SR1) como forma de viabilizar a conformação de um banco de lotes voltados ao provimento de habitação de interesse social, e também nos imóveis confrontantes com todos lotes de propriedade do Prefeitura Municipal.

## **5.2 ÁREAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL (AIS)**

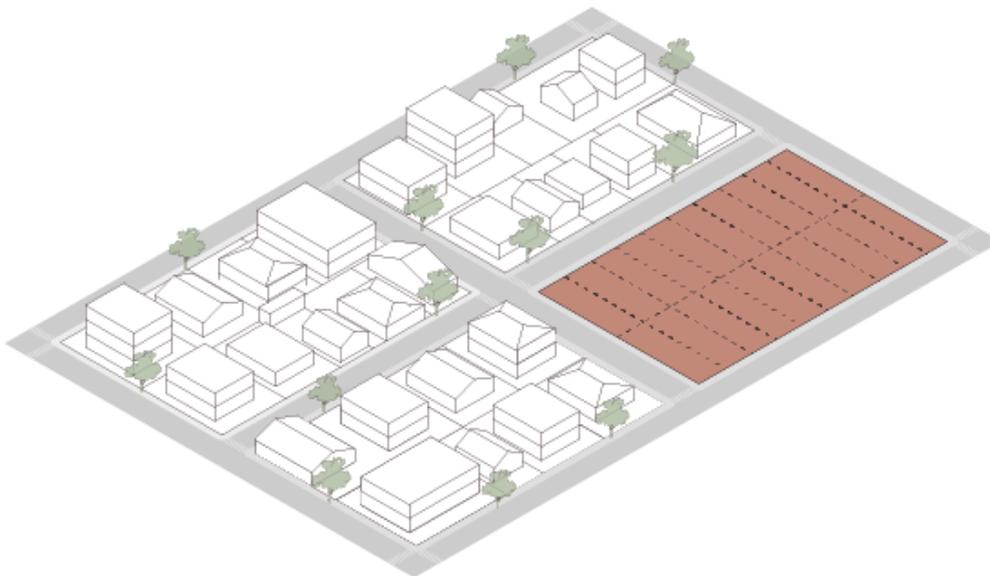
Estas áreas correspondem as mesmas discorridas no Capítulo 4.3.1, e sua demarcação visa proporcionar áreas para habitação de interesse social (HIS). As AIS podem ser estabelecidas tanto em áreas já ocupadas, nas quais forem verificadas precariedade de infraestrutura e irregularidades urbanísticas (Figura 31), quanto em áreas não ocupadas (Figura 32), prevendo a promoção à habitação popular. Tais áreas atendem, também, processos de realocação da população, em casos de ocupação em áreas de preservação ou de risco.

Figura 31 - Exemplo de área passível de regularização e de habitação em área de risco



Fonte: URBTEC™ (2022).

Figura 32 - Exemplo de demarcação de área para AIS



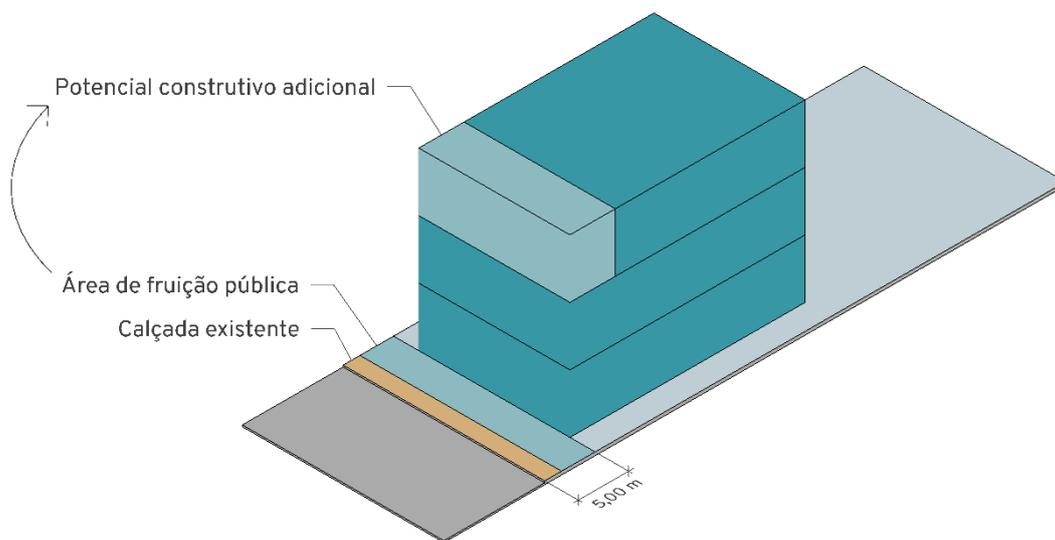
Fonte: URBTEC™ (2022).

As áreas já definidas pelo Plano Diretor são mantidas como AIS, permitindo-se a definição de novas áreas, por leis específicas, na medida em que o Poder Público identificar e reconhecer áreas de interesse.

### 5.3 FRUIÇÃO PÚBLICA

A Fruição Pública corresponde à área de propriedade particular localizada nos pavimentos de acesso direto ao logradouro público, com conexão no mesmo nível do logradouro e demais espaços públicos, destinada à ampliação da área de circulação de pessoas, não sendo de uso exclusivo dos usuários e moradores, conforme representado na figura abaixo.

Figura 33 - Exemplo da aplicação da Fruição Pública



Fonte: URBTEC™ (2023).

Em consonância às propostas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, esse instrumento poderá ser utilizado para assegurar, com a participação dos proprietários dos lotes, maiores dimensões para a circulação de pedestres junto ao passeio público. Como benefício, esses proprietários poderão receber potencial construtivo adicional, sempre limitados pelo índice de aproveitamento máximo.

A área destinada a Fruição Pública deverá atender as seguintes exigências:

- não poderá ser fechada à circulação de pedestres por nenhum objeto de vedação, temporário ou permanente;

- deverá ter tratamento paisagístico que atenda às normas técnicas pertinentes à acessibilidade universal e, nas áreas de circulação de público, adotar o mesmo tipo de pavimentação da calçada diante do lote;
- deverá ser devidamente averbada em Cartório de Registro de Imóveis;
- deverá garantir a largura mínima de 5 metros para o somatório das calçadas com a área entre o alinhamento predial e a fachada da edificação;
- deverá ser mantida em boas condições de uso, garantindo a acessibilidade universal, sob responsabilidade dos proprietários dos imóveis;
- não poderão ser utilizadas para estacionamentos, depósito de lixo, central de gás, guarita, escadas, rampas ou qualquer outro obstáculo aos transeuntes, de modo a garantir uma total integração com a via pública e a ampliação da área destinada à circulação de pessoas.

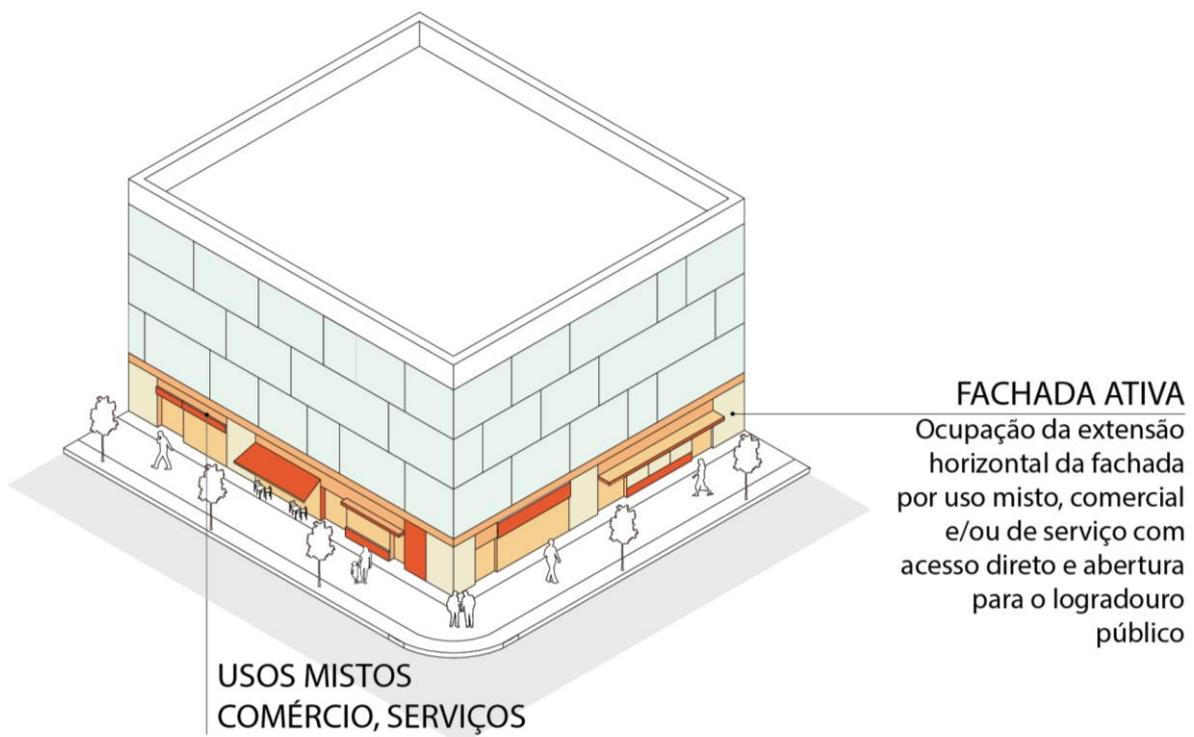
Esse instrumento poderá ser aplicado em todo o perímetro urbano. Com aplicação desse instrumento o lote receberá adicionalmente a área de fruição pública como potencial construtivo adicional, que só poderá ser utilizado no lote que o originou. O lote poderá ainda receber potencial construtivo de outros instrumentos, como da OODC, da TDC e da Fachada Ativa (conforme disciplinado nos Capítulos 5.2, 5.3 e 5.4, respectivamente) sempre limitado pelo índice de aproveitamento máximo do setor.

## **5.4 FACHADA ATIVA**

A fachada ativa constitui incentivo a usos mistos, permitindo maior integração entre comércio, serviço e habitação. É constituída por meio da flexibilização de parâmetros de ocupação do solo, tornando-se importante elemento para a vitalidade das cidades e influenciando na percepção de segurança e de atratividade do espaço urbano ao usuário. Com mais comércio

e serviço ao nível do solo, em contato direto com o passeio público, a cidade se torna mais dinâmica e inclusiva, conforme representado na Figura 34, abaixo.

Figura 34 - Exemplo de aplicação de fachada ativa



Fonte: URBTEC™ (2022).

Como exigência adicional, a aplicação da Fachada Ativa deverá prever a permeabilidade visual de no mínimo 40% da fachada da edificação, por meio de vidros, portas e janelas.

O instrumento possibilita a redução do recuo frontal obrigatório, podendo chegar a zero, e a não contabilidade da área comercial e de serviço construída no pavimento térreo do cálculo do IA. A fachada ativa poderá ser utilizada no Setor Centro Expandido, Setor de Ocupação Mista (resguardado o recuo dos lotes de frente à BR-116) e Setor Residencial 1.

A aplicação desse instrumento será condicionada ao atendimento da Fruição Pública, devendo-se garantir, em especial, que o somatório da calçada e do afastamento frontal seja igual ou superior a 5m, e que a área entre o

---

alinhamento predial e a edificação seja completamente integrada ao passeio público, conforme diretrizes estabelecidas no Capítulo 5.3 deste Produto.

## **6 PROJETOS ESTRATÉGICOS**

Neste Capítulo são apresentados os Projetos Estratégicos, que são aqueles com potencial para transformação do território e das dinâmicas municipais e que foram definidos com o objetivo do desenvolvimento municipal integrando os cinco eixos deste processo de revisão. Devido a sua importância, esses projetos devem ser prioritários na definição de políticas públicas e no planejamento orçamentário municipal.

### **6.1 CONFORMAÇÃO DE CORREDOR VERDE ENTRE A APA NORTE E A APA SUL**

Os corredores ecológicos são faixas de vegetação ou habitat nativo com utilidade para conectar remanescentes isolados, formando um mosaico com diferentes paisagens e usos da terra (DE CARVALHO, 2017; DE ARAUJO E BASTOS, 2019). Eles conectam zonas com importantes características ecológicas e biológicas e tornam possível a proteção das áreas mais sensíveis e da sua fauna (DE CARVALHO, 2017).

De Araujo e Bastos (2019) define o corredor ecológico como uma unidade de planejamento de abrangência regional de ações integradas que permite o fortalecimento da conservação de um determinado bioma por meio da manutenção da sua diversidade biológica. Consiste em uma estratégia para amenizar os impactos das atividades antrópicas e uma busca ao ordenamento da ocupação humana para a manutenção das funções ecológicas no mesmo território.

A Lei Federal N.º 9.985, de 18 de julho de 2000, aponta o corredor ecológico como um instrumento de gestão e ordenamento territorial, com o objetivo de garantir a manutenção dos processos ecológicos nas áreas de conexão entre Unidades de Conservação. Essa Lei define o corredor ecológico, em seu Art. 2º, inciso XIX, como “porções de ecossistemas naturais ou

---

seminaturais, ligando unidades de conservação, que possibilitam entre elas o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies e a recolonização de áreas degradadas, bem como a manutenção de populações que demandam para sua sobrevivência áreas com extensão maior do que aquela das unidades individuais” (BRASIL, 2000).

Os corredores ecológicos apresentam-se como uma eficiente alternativa para permitir o fluxo gênico entre organismos através dos fragmentos e remanescentes florestais (ALMEIDA et. al, 2016). As vantagens desses sistemas estendem-se a várias áreas, especificadamente a valorização de espaços verdes, a conservação da biodiversidade e de habitats, a revitalização de áreas menos valorizadas e a conexão de espaços de interesse cultural e patrimonial (DE CARVALHO, 2017; ROSA, 2017).

Pereira e Cestaro (2016) ressaltam que os corredores ecológicos possuem objetivos socioambientais, tais como: proteção da biodiversidade, gestão de recursos hídricos, recreação, coesão cultural e de comunidades, aumento da produtividade agroflorestal. Segundo os autores, a proteção da biodiversidade é considerada como um objetivo social, decorrente dos benefícios dos serviços ecossistêmicos que a sociedade pode usufruir, através da sua influência positiva sobre a qualidade da água, do ar e da saúde humana.

Há diferentes tipos de corredores que podem variar de acordo com a escala em que se trabalha e o grau de isolamento em que se encontram as áreas, eles podem receber as seguintes nomenclaturas (DE ARAUJO E BASTOS, 2019):

- **Corredor ecológico:** unidade de planejamento de abrangência regional que requer integração e coordenação e promove o fortalecimento do SNUC e a conservação de um bioma e sua biodiversidade.
- **Corredor florestal:** unidade de planejamento de abrangência restrita que une fragmentos florestais de menor dimensão e não muito distantes entre si quase sempre pertencentes a uma mesma unidade fitofisionômica.

- **Corredor biológico:** conexão natural entre ecossistemas que possibilita as trocas gênicas, a movimentação de espécies e a circulação de elementos naturais.
- **Corredor de biodiversidade:** conexão natural que permite a completude dos ciclos biogeoquímicos e favorece a disseminação de sementes e espécies entre ilhas de biodiversidade, unidades de conservação e remanescentes significativos).
- **Corredor de fauna:** conexão natural que permite a completude dos ciclos biogeoquímicos e favorece a disseminação de sementes e espécies por meio do trânsito da fauna entre fragmentos próximos de características semelhantes, independente do seu tamanho.

Considerando o aspecto urbano os corredores são considerados uma prática do urbanismo sustentável, tendo várias aplicações práticas às cidades. Tem como principal objetivo interligar espaços verdes e elementos naturais (rios, florestas, parques de lazer etc.), através de um sistema de percursos pedonais e cicláveis, procurando regenerar os recursos naturais da cidade e fortalecer a relação entre os habitantes e os espaços naturais sob o ponto de vista de um planejamento sustentável. Além disso, os corredores permitem, requalificar (como por exemplo: junto a linhas ferroviárias desativadas) e conservar áreas sensíveis do ponto de vista ecológico e ligar os espaços rurais combatendo a desertificação destas áreas (DE CARVALHO, 2017).

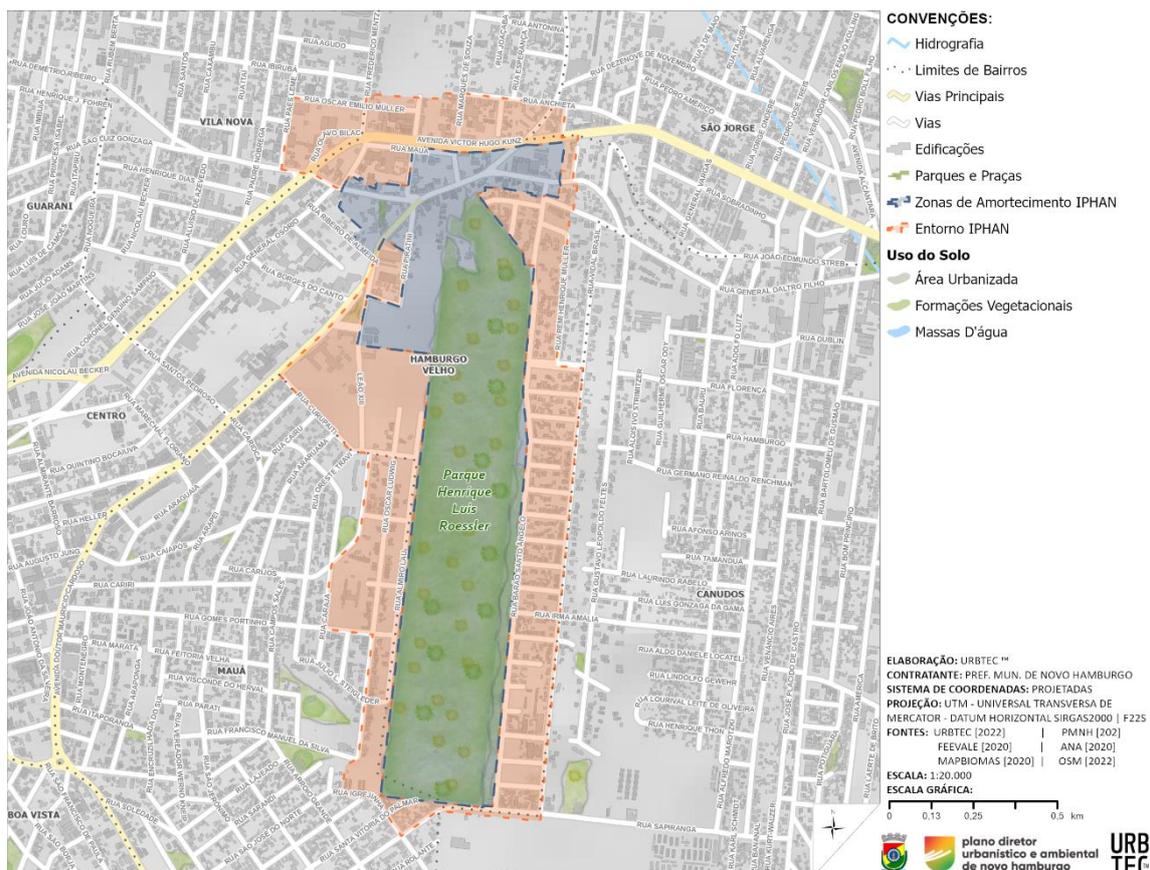
De modo geral, em meio urbano utiliza-se a arborização para a implantação de corredores ecológicos urbanos para a manutenção dos remanescentes florestais, apresentando-se como um caminho interessante e promissor para a aplicação do conceito de florestas urbanas, planejadas com um conceito de uma rede multifuncional de interconexão entre as manchas de vegetação e áreas permeáveis de modo a reestruturar o mosaico da paisagem em várias escalas, como por exemplo, a conexão de parques e outras áreas verdes através de ruas arborizadas (NOBRE E BATAGHIN, 2021).

É possível configurar um Corredor Verde no município de Novo Hamburgo, nas adjacências do Parcão, em uma área de remanescentes

vegetais e maior número de vazios em relação a sua vizinhança imediata, conforme já apontado na Etapa II, de Conhecimento da Realidade. A área possui potencial de requalificação dessa porção da cidade e de conformação de um corredor da fauna, ligando a APA Norte e a APA Sul.

O Parcão (Parque Henrique Luis Roessler), foi instituído pela Lei Complementar Municipal N.º 167/1999, que aprovou o seu Plano de Manejo. Esse parque possui área de 54,16 hectares e é enquadrado como uma Unidade de Conservação de categoria Uso Sustentável, tendo como objetivo manter os ecossistemas naturais de importância regional ou local. A legislação vigente prevê ainda uma zona de amortecimento com área de 113,12 hectares, com restrições específicas que visam minimizar os impactos negativos sobre a Unidade.

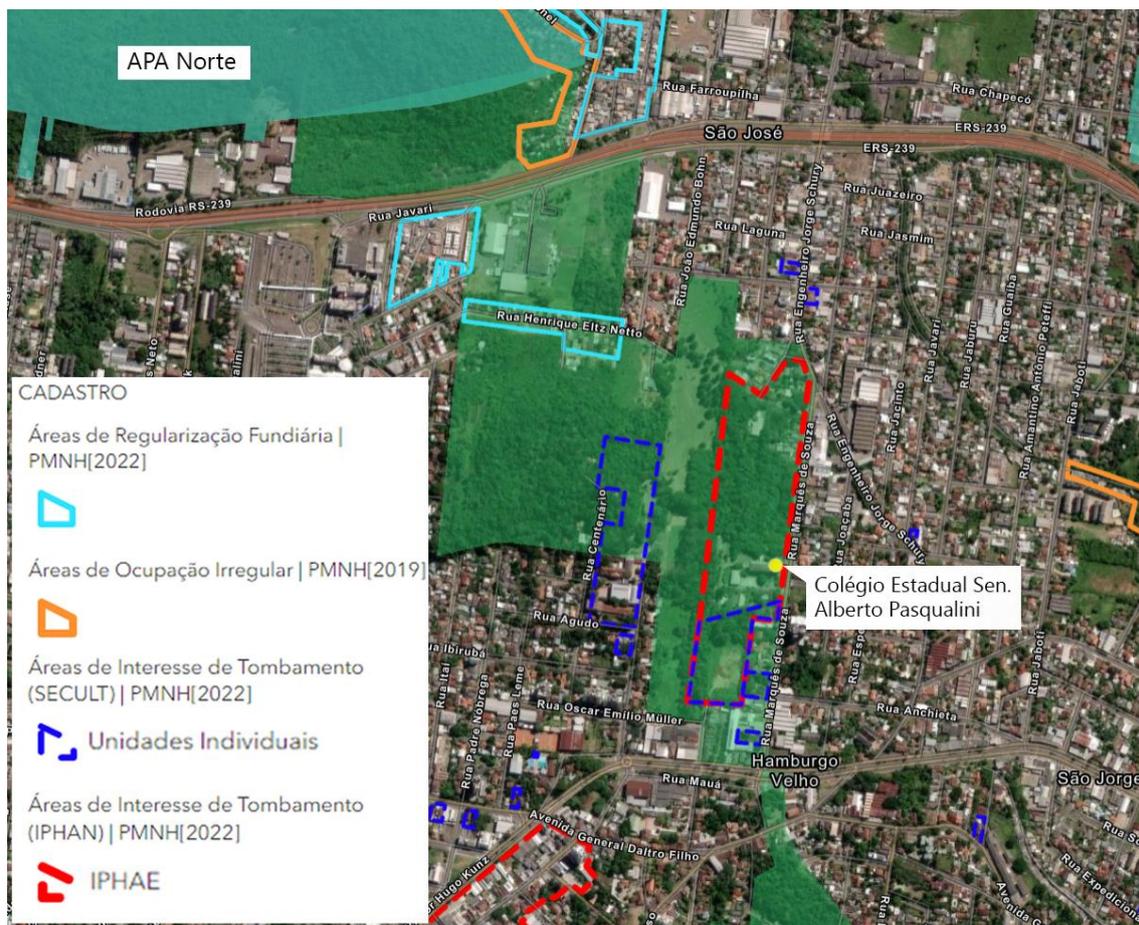
Figura 35 - Parcão e sua zona de amortecimento



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Ao norte do Parcão, entre a Avenida Victor Hugo Kunz e a RS-239, notam-se grandes remanescentes vegetais, ocupações de característica industrial e residencial (algumas que foram objeto de regularização fundiária), o Colégio Estadual Senador Alberto Pasqualini e áreas de interesse de tombamento da SECULT e do IPHAE, conforme pode ser visualizado na Figura 36, a seguir.

Figura 36 - Projeto Estratégico - Corredor Verde



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Ao sul do Parcão, no trecho compreendido entre a Rua Sapiranga e a Avenida dos Municípios, podem ser observadas grandes indústrias e serviços, o Centro Administrativo Leopoldo Petry, a sede da Justiça Federal, um cemitério, áreas residenciais, remanescentes vegetais, grandes lotes e grandes vazios

urbanos e uma série de áreas desapropriadas para diretrizes viárias, conforme pode ser verificado na Figura 37, abaixo.

Figura 37 - Projeto Estratégico - Corredor Verde



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

O objetivo desse Projeto Estratégico é o de resguardar as características ambientais e requalificar esse espaço, incluindo o entorno do Parcão e das áreas atingidas por esse Corredor Verde, conformando ainda um corredor para o trânsito da fauna entre a APA Norte e a APA Sul.

Para isso, deve-se prever um desenho urbano que priorize a arborização dos espaços públicos, a promoção dos modais ativos de transporte, com calçadas amplas, ciclovias e mobiliário urbano diferenciado. Esses objetivos

---

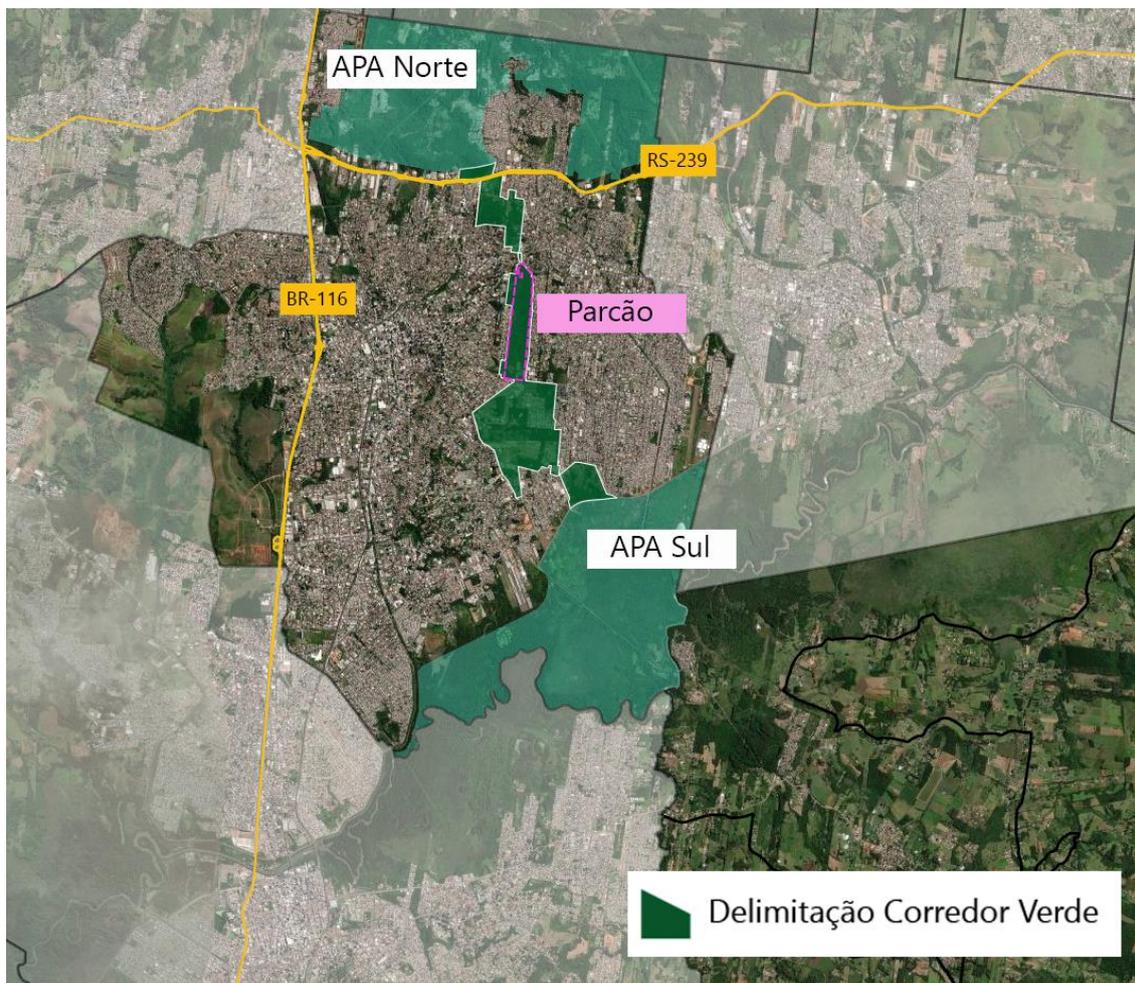
devem ser contemplados em projetos de urbanização específica que, após analisados pela SEDUH, deverão passar por deliberação do CONCI DADE e ser disponibilizado para consulta pública.

Além desses estudos E projetos, é importante observar que essa área se sobrepõe à Áreas de Interesse Ambiental (AIA) e Áreas de Interesse Cultural e Natural (AICN). No caso de licenciamento em AIS e/ou AICN, deverão ser providenciados pareceres das respectivas câmaras técnicas da Comissão Permanente do PDUA.

As áreas já urbanizadas dentro do Corredor Verde deverão ter a preferência para o recebimento de investimentos públicos que visem a arborização e revitalização do sistema viário.

Ainda, a área de entorno do Parcão deverá ser objeto de estudo projetual, por parte da Prefeitura, com a proposição de intervenções mínimas. O interior do Parque deverá receber alguma caracterização pertinente, podendo-se citar como exemplos: Parque da Cidade, Parque Alemão ou Bosque da Saúde, aproveitando-se do histórico de ocupação do Município ou da ocupação do seu entorno, ampliando o potencial turístico dessa Unidade de Conservação.

Figura 38 - Projeto Estratégico - Corredor Verde



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

## 6.2 ESTRUTURAÇÃO DO SETOR TURÍSTICO DE NOVO HAMBURGO

Com atrativos que figuram nos segmentos de negócios e compras; histórico e cultural; áreas rurais e esporte e lazer, Novo Hamburgo é um importante polo turístico do Estado. Promovendo eventos e festividades ao longo de todo o ano, seu segmento de negócios e eventos é o principal responsável por atrair visitantes ao município durante todo o ano, impactando positivamente a economia local.

---

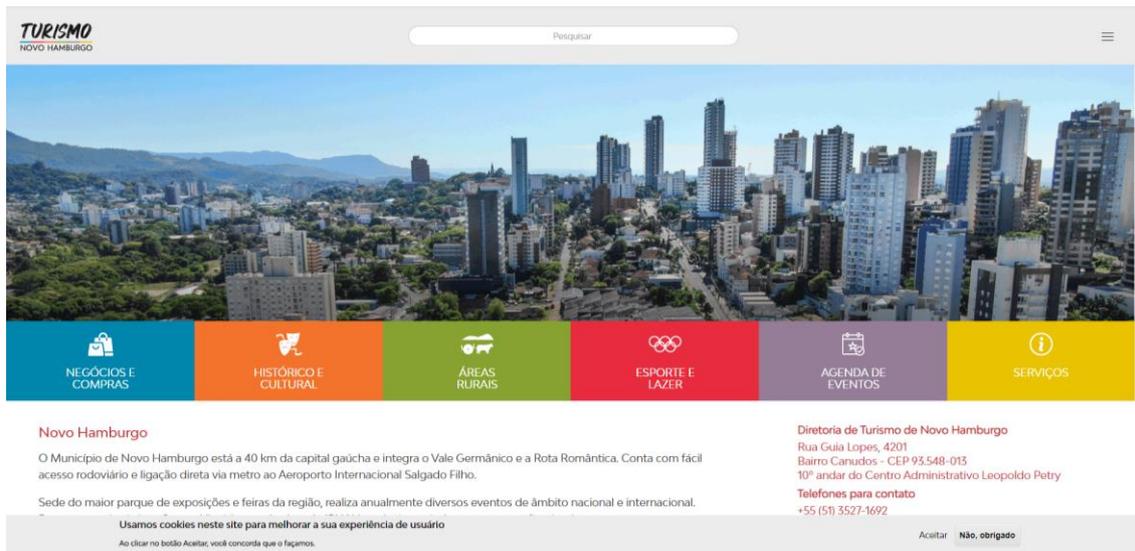
São destaques do setor o patrimônio histórico-cultural relacionado à colonização alemã:

- as tradições nas artes visuais e cênicas;
- os restaurantes e atividades rurais em Lomba Grande;
- o histórico Teatro Paschoal Carlos Magno, no Centro de Cultura;
- os empreendimentos relacionados à comércio, serviços e eventos corporativos;
- o teatro FEEVALE;
- uma vasta rede hoteleira e ofertas gastronômicas; e
- belezas naturais em espaços de lazer ao ar livre, como o Parque Henrique Luiz Roessler (Parcão), e o Parque Floresta Imperial.

Não obstante, o expressivo potencial turístico faz com que o município integre duas entidades turísticas estaduais importantes: a Região Turística Vale Germânico, com os seus Caminhos da Imigração, e a Associação Rota Romântica.

Em virtude de tais atrativos e dinâmica a eles relacionada, atualmente Novo Hamburgo dispõe de um posicionamento competitivo no trade gaúcho, fomentado por investimentos e esforços, sobretudo, na conscientização e aperfeiçoamento da educação voltada à continuidade do turismo municipal, por meio da atuação conjunta de variadas secretarias; sensibilização da população acerca do patrimônio histórico e cultural; capacitações ofertadas aos agentes da Guarda Municipal, segmentos empresariais e entidades; sensibilização dos empreendimentos turísticos municipais, principalmente de Lomba Grande, para o trabalho em grupo, visando estruturação de futura rota turística para a região; e criação do Portal de Turismo do Município, site lançado em maio de 2022 (Figura 39).

Figura 39 - Portal de Turismo de Novo Hamburgo



Fonte: Novo Hamburgo (2022)

Apesar destes aspectos positivos, o setor carece de medidas efetivas voltadas à qualificação das infraestruturas e estruturas de acesso, circulação e apoio às atividades turísticas, bem como programas de marketing voltados à divulgação e fortalecimento de Novo Hamburgo enquanto atrativo relevante no Estado.

Neste sentido, este projeto estratégico é orientado pelo objetivo de qualificar o setor turístico de Novo Hamburgo, estruturando-o e fortalecendo-o perante os demais polos turísticos do Rio Grande do Sul. Em linhas gerais, considera-se que tanto as diretrizes, quanto as propostas estratégicas apresentadas setorialmente, contribuirão diretamente ou indiretamente para a melhoria das condições dos atrativos e das infraestruturas correlacionadas. O delineamento das sugestões que seguem se coloca, portanto, com a intenção de contribuir, ainda mais, para a melhoria o setor.

Prioritariamente, destaca-se a necessidade de investimentos nas infraestruturas de acesso, orientação e circulação nos atrativos, bem como sua adequação às normas de acessibilidade universal. Isso, pois, a maior parte destes elementos, sobretudo localizados no Centro Histórico e no bairro Lomba Grande, apresentam barreiras físicas à circulação de pessoas com mobilidade reduzida, comprometendo o livre acesso e utilização dos atrativos existentes.

Cumpra-se destacar que as deficiências a serem superadas nessas áreas não se restringem a questão mobilidade, sendo necessário elaborar diagnósticos e planos de ação específicos.

Para auxiliar neste sentido, sugere-se que sejam empreendidos esforços, por parte da Gestão Municipal, no desenvolvimento e efetivação de Políticas de Turismo e Inclusão Social, de forma a contribuir para o cumprimento daquilo que é previsto, minimamente, nas legislações que seguem (Quadro 25):

Quadro 25 - Legislações voltadas à um Turismo Inclusivo

<b>Legislação</b>	<b>Informações Complementares</b>
<b>Decreto N.º 6.949/2009</b>	Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007.
<b>Lei N.º 10.098/2000</b>	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
<b>Lei N.º 10.048/2000</b>	Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências.
<b>Lei N.º 13.146/2015</b>	Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).
<b>Decreto 5.296/2004</b>	Regulamenta as Leis N.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, e N.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000.
<b>Lei N.º 10.436/2002</b>	Dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais (Libras) e dá outras providências.
<b>Decreto N.º 5.626/2005</b>	Regulamenta a Lei N.º 10.436, de 24 de abril de 2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais (Libras), e o Art. 18 da Lei N.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

<b>Legislação</b>	<b>Informações Complementares</b>
<b>Lei N.º 11.126/2005</b>	Dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia
<b>Decreto N.º 5.904/2006</b>	Regulamenta a Lei N.º 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências.
<b>ABNT NBR 9050:2015</b>	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
<b>ABNT NBR 15599:2008</b>	Acessibilidade: comunicação na prestação de serviços.

Fonte: URBTEC™ (2022), baseado em MTur (2016).

De forma a auxiliar neste sentido, entende-se crucial a criação de um planejamento permanente entre secretarias para priorizar a zeladoria, avaliação da oferta de vagas de estacionamento junto aos atrativos e obras de acessibilidade nos espaços públicos de interesse turístico, entre outras medidas relacionadas à estruturação permanente das áreas de interesse turístico determinados no Plano de Mobilidade Urbana e as vias principais de ligação entre essas áreas.

Outro aspecto que precisa ser urgentemente melhorado é a sinalização horizontal e vertical existente em Novo Hamburgo, tornando-as efetivas na orientação de turistas que visitam os atrativos localizados em área urbana e rural municipal. Não obstante, recomenda-se a adoção de meios modernos de comunicação, relacionando estratégias que fortaleçam o posicionamento digital em meios de localização digital, em publicidade, em *street art* e, até mesmo, a previsibilidade para obtenção de dados de monitoramento dos fluxos, tais como, cercamento eletrônico e tecnologia 5G.

Igualmente importante, destaca-se a necessidade de efetivação de roteiros turísticos que deem visibilidade e proponham a visita dos variados

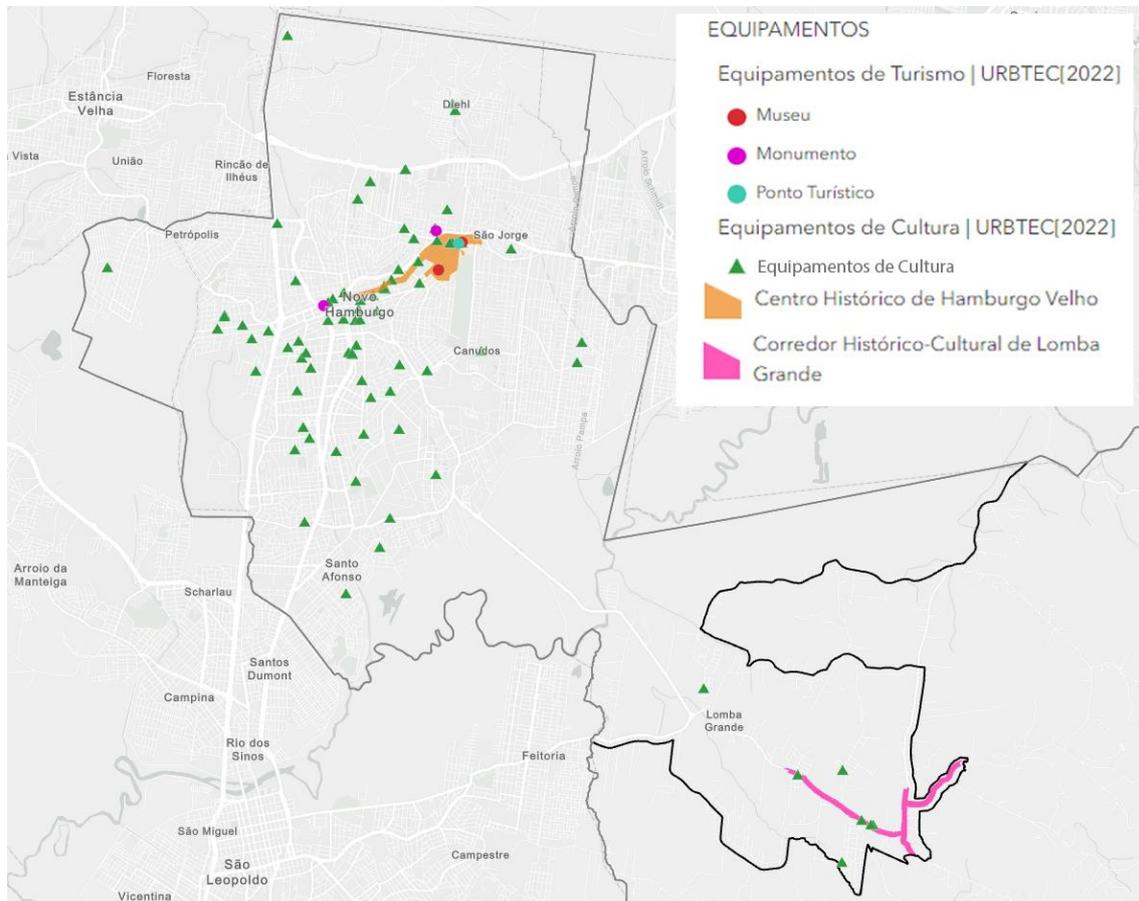
---

segmentos existentes. Desta forma, sugere-se, primeiramente, que a gestão municipal, juntamente com agências de turismo locais, providencie o desenvolvimento de *benchmarking* sobre roteiros turísticos e, a partir dos achados identificados, estruture variados roteiros turísticos municipais permanentes que possam complementar os já existentes, por exemplo, em Lomba Grande, o roteiro Aromas e Sabores e o Gastronômico, atualmente em construção. Vale mencionar que tal processo pode ser realizado, também, pelo próprio grupo de empreendedores locais, fortalecendo ainda mais o segmento.

Com vistas a potencializar a visitação ora observada, abarcando atrativos que atualmente não estão sendo explorados em todo o seu potencial e envolvendo uma maior gama de visitantes, sugere-se que tais roteiros sejam distintos entre si, com propostas diferentes de itinerários, público-alvo, valores, entre outros, e que considerem uma articulação aos equipamentos de turismo e de cultura existentes (Figura 17).

A título de exemplo, menciona-se o recente trabalho de estruturação de rota turística em Lomba Grande, cujo produto foi pré-lançado para o público profissional do setor em 11/2022 na Feira de Turismo de Gramado – FESTURIS, com a participação de 13 empreendimentos que oferecem diferentes experiências. O grupo de empreendedores definiu fazer um lançamento regional em abril de 2023, integrando as ações de aniversário de Novo Hamburgo.

Figura 40 - Equipamentos de Turismo, Equipamentos de Cultura, Centro Histórico e Corredores Culturais de Novo Hamburgo.



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados da PMNH (2022).

Para auxiliar na atratividade destes espaços, considera-se importante estruturá-los e qualificá-los, por meio de projetos paisagísticos e intervenções a nível de desenho urbano, com a implantação de pórticos, mobiliários urbanos, aterramento de fios, entre outros.

Como sugestão, podem ser estruturados roteiros de turismo educacionais orientados a temas ambientais que explorem os potenciais relacionados ao Rio dos Sinos, APA Norte, Sul e APA de Lomba Grande; à fauna e flora existente no Parcão e nos remanescentes vegetais do seu entorno; roteiros de turismo rural, explorando as atividades e empreendimentos rurais existentes em Lomba Grande; roteiros de turismo histórico-cultural, voltado à visitação dos bens preservados no Centro Histórico, no Corredor Cultural do Centro e no Corredor

Cultural de Lomba Grande; dentre outros (Figura 41 - Exemplo de Roteiro Turístico Rural - Caminho do Vinho, em São José dos Pinhais (PR).

Figura 41 - Exemplo de Roteiro Turístico Rural - Caminho do Vinho, em São José dos Pinhais (PR)



Fonte: Caminho do Vinho (2022)

Tais roteiros poderiam complementar as práticas já existentes em Novo Hamburgo, como por exemplo, o trabalho desenvolvido pela Secretaria de educação, no qual alunos do 3º ao 5º ano do ensino fundamental visitam os principais atrativos turísticos do Município, inclusive no meio rural. Nesta ação, é visitado o Centro de Educação Ambiental Ernest Sarlet, local onde os alunos vivenciam experiências práticas de educação ambiental. Prática semelhante está disponível mediante agendamento no Parque Henrique Luis Roessler.

Reitera-se que, embora a formatação de roteiros para comercialização seja comumente da iniciativa privada, cabe à gestão pública apoiar estas ações, fortalecendo a cooperação entre o trade turístico, sobretudo em se tratado de projetos de atendimento social/comunitário.

De forma a evitar a sobreposição de festividades em determinadas datas, superlotação das infraestruturas, equipamentos e empreendimentos e, ao

---

mesmo tempo, a ociosidade desses espaços em outros períodos, recomenda-se a estruturação de um calendário oficial de eventos do município, o qual deve ser constantemente aperfeiçoado e atualizado.

Cabem, ainda, ações prioritárias que fortaleçam a participação de Novo Hamburgo tanto no roteiro do Vale Germânico quanto na Rota Romântica. Isso, pois, tal qual compartilhado pelos técnicos municipais, embora participe destas entidades, são poucos os turistas que se direcionam à Novo Hamburgo em função delas. Podem contribuir para tal a elaboração de planos de marketing que divulguem o potencial de Novo Hamburgo enquanto integrante destes circuitos, sobretudo tendo em vista o seu diferencial no turismo de negócios, e o aproveitamento dos esforços regionais e sua incorporação nos roteiros municipais a serem estruturados. Como medida que pode auxiliar neste sentido, sugere-se a implantação de uma linha de turismo, que poderia partir da iniciativa privada e ser apoiada pelo setor público, com um itinerário que passe pelos diferentes roteiros a serem estruturados no município.

A título de exemplo, menciona-se o “Bus Tour Caminho do Vinho”, um tour realizado com um guia/sommelier em ônibus temático, com duração de 7hrs, em funcionamento aos finais de semana e feriados. Com saída em Curitiba e destino final em São José dos Pinhais, seu trajeto envolve lindas paisagens rurais, jardim de suculentas, experiência na colheita de morangos, visita e degustação em vinícolas, além de visita de indústrias locais, como queijaria, salumeria, chocolateria, cervejarias artesanais, entre outras (Figura 42).

Figura 42 - Bus Tour Caminho do Vinho



Fonte: Caminho do Vinho (2022)

No âmbito da Política Municipal de Turismo e como estratégia de marketing e promoção dos destinos turísticos, propõem-se ainda: fortalecer o posicionamento digital nas plataformas já consolidadas no turismo, como TripAdvisor, Google, Waze, Airbnb e Buscadores de Hospedagem; estruturar, mapear e divulgar o Circuito Turístico do Município em mobiliários e espaços públicos, inclusive de forma a referenciar as rotas do ônibus turístico City Tour e percursos turísticos com base em mobilidade ativa; e criar o Museu Virtual Memórias de Novo Hamburgo, com base em um mapeamento virtual e interativo da história da cidade, na medida que essa história contempla vários atrativos turísticos.<sup>7</sup> Nesse sentido, a Prefeitura municipal promoveu um chamamento

---

<sup>7</sup> Uma referência para a estruturação desse museu é Museu Virtual Rio Memórias (RJ). Rio Memórias é um espaço virtual com a proposta de resgatar e valorizar a história e a cultura do Rio de Janeiro. Foi concebido a partir da constatação da importância em desenvolver ações virtuais direcionadas para o público jovem, principalmente para os estudantes. O Museu considera que os jovens são os maiores agentes de transformação, sendo “necessário atuar de uma forma mais direta para engajá-los no movimento de resgate e valorização da história do Rio.” Além do ambiente virtual, o Rio Memórias conta com diversas atividades focadas na cultura e na história do Rio, a exemplo de oficinas em escolas públicas para despertar o interesse dos alunos na história de seu entorno; passeios pedagógicos por pontos culturais e históricos da cidade, para os alunos das escolas públicas do Ensino Médio e últimos 2 anos do Fundamental;

---

público para mostra fotográfica voltada para o turismo em Novo Hamburgo, denominada Turismo dos TEUS Olhos.<sup>8</sup>

Tais iniciativas serão melhor beneficiadas a partir de ações que auxiliem na estruturação, qualificação e propagação do potencial turístico de Novo Hamburgo, bem como no fortalecimento do sentimento de pertencimento e cultura do turismo na comunidade.

Todas as sugestões aqui elencadas demandam, inevitavelmente, pelo fortalecimento do Sistema Municipal de Turismo. A Lei N.º 3.242/2019, que cria a Política Municipal de Turismo, o Sistema Municipal de Turismo – COMTUR e o Fundo Municipal de Turismo – FUMTUR apresenta, no seu conteúdo, recomendações que poderiam auxiliar para este fim.

### **6.3 PLANO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL INTEGRADO DE LOMBA GRANDE**

Conforme o Fórum das Cidades, “o desenvolvimento territorial é um conceito abrangente também utilizado como objetivo de políticas públicas (políticas de desenvolvimento territorial). Este carácter abrangente resulta do fato de não se visar apenas o crescimento econômico das respectivas regiões, mas também a sua sustentabilidade do ponto de vista econômico, social, ambiental e cultural. O desenvolvimento territorial tem, assim, uma dimensão fortemente qualitativa, requerendo uma significativa coerência ao nível da concepção e concretização de políticas públicas.”<sup>9</sup>

---

e passeios no Centro do Rio por pontos culturais e históricos com guias especializados abertos ao público. Informações disponíveis no sítio: <https://riomemorias.com.br/>.

<sup>8</sup> Informações disponíveis no sítio:

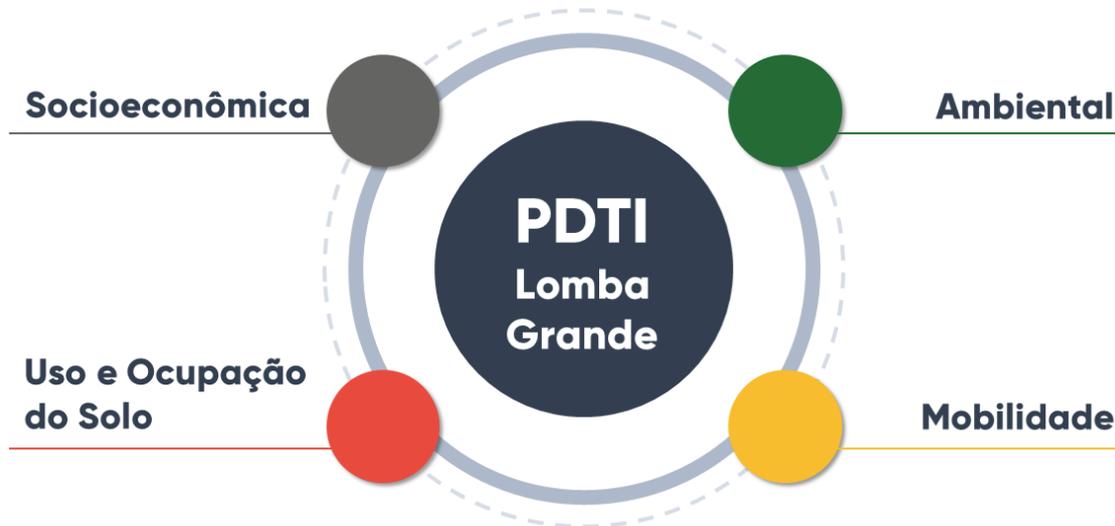
<https://www.novohamburgo.rs.gov.br/sedec/turismo-dos-teus-olhos>.

<sup>9</sup> Informação disponível no sítio:

<https://www.forumdascidades.pt/content/desenvolvimento-territorial#:~:text=O%20desenvolvimento%20territorial%20%C3%A9%20entendido,sociedades%20humanas%20%C3%A9%20progressivamente%20transformada>.

O Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado de Lomba Grande (PDTILG) incorpora as seguintes dimensões: uso e ocupação do solo, socioeconômica, mobilidade e ambiental (Figura 43).

Figura 43 - Diagrama: Dimensões do Plano de Desenvolvimento Territorial Integrado de Lomba Grande

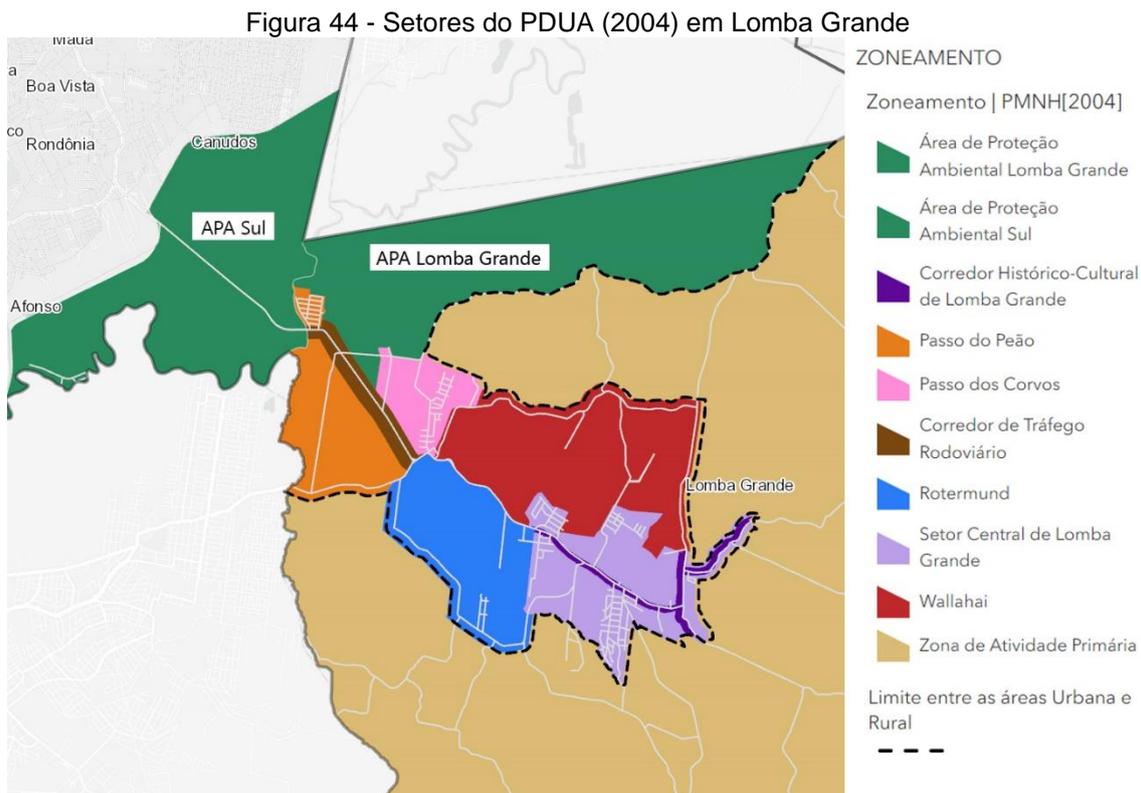


Fonte: URBTEC™ (2022).

O PDUA (2014, Art. 32) definiu os seguintes setores para a área urbana em Lomba Grande:

- **Passo do Peão:** setor com característica de ocupação e uso industrial miscigenado com atividades compatíveis, servidos por rodovias projetadas e estradas intermunicipais, apresentando necessidade de programa e projetos especiais;
- **Wallahai:** setor com característica de ocupação e uso preferencial habitacional unifamiliar com atividades que propiciem a manutenção das características locais e o desenvolvimento do potencial turístico. Demais atividades compatíveis permitidas;
- **Passo dos Corvos:** setor com característica de ocupação e uso misto, com atividades compatíveis permitida; e

- **Rotermund:** Setor com característica de ocupação e uso preferencial habitacional unifamiliar e preferencial para atividade que propiciem a manutenção das características locais e o desenvolvimento do potencial turístico. Demais atividades compatíveis permitidas. Esses setores são espacializados na figura abaixo:



Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com dados do PDUA (2004).

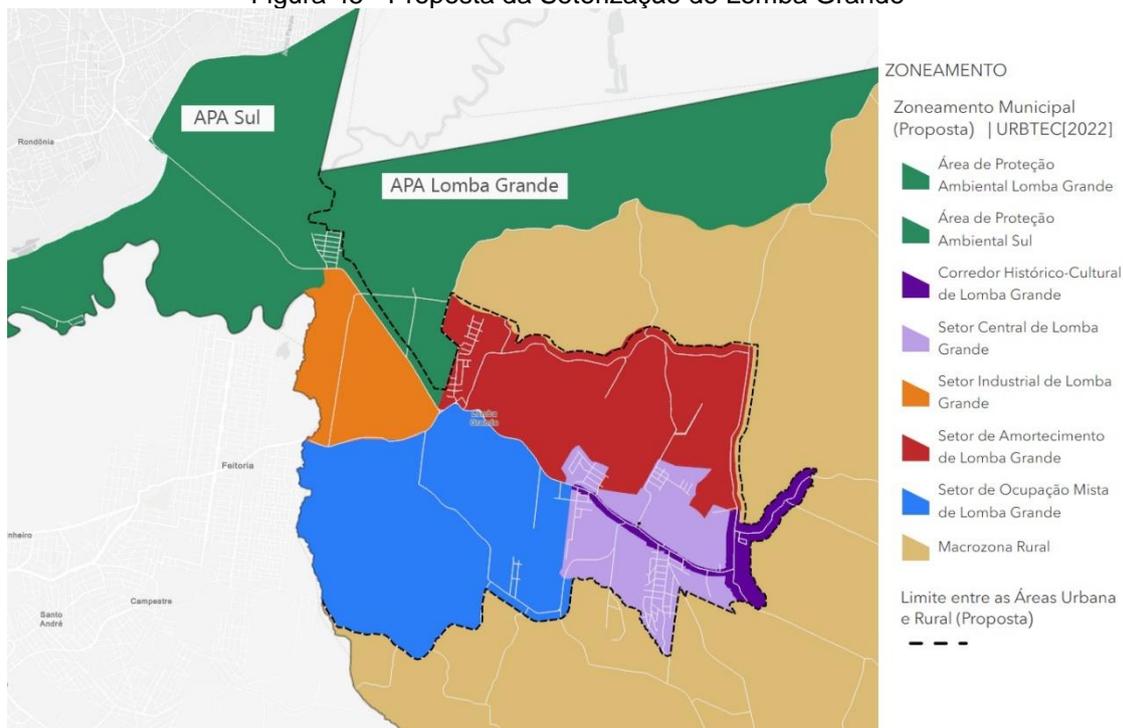
A nova proposta de setorização para Lomba Grande considera a mesma quantidade de setores dentro do perímetro urbano, com ajustes de suas poligonais e também da poligonal do perímetro urbano, conforme descrito a seguir e especializado na figura da sequência:

- **Setor Central de Lomba Grande:** ocupação mista consolidada (comércios, serviços, residências), onde se pretende estimular a centralidade existente;

- **Setor de Amortecimento de Lomba Grande:** existência de restaurantes, balneários, chácaras de lazer, chácaras de terapia, com lotes e quadras maiores e alta taxa de permeabilidade, onde se pretende reforçar essa característica de amortecimento para a área rural;
- **Setor de Ocupação Mista de Lomba Grande:** área conurbada com São Leopoldo, onde se observa ocupação de baixa densidade, predominantemente residencial, com alta taxa de permeabilidade e ocupação de característica urbana em perímetro rural, onde se pretende estimular os usos mistos e a transição para a forma de ocupação em São Leopoldo;
- **Setor Industrial de Lomba Grande:** onde se observam lotes maiores, existência de muitas glebas vazias e muitos maciços vegetais, onde se pretende menores restrições de uso em relação ao seu entorno, e usos predominantemente empresariais.

Além desses setores (Figura 45), segue na proposta o Corredor Histórico-Cultural de Lomba Grande.

Figura 45 - Proposta da Setorização de Lomba Grande



Fonte: URBTEC™ (2022).

No que se refere à dimensão socioeconômica, as propostas são as seguintes:

**a) Implantação do Setor Industrial de Lomba Grande com empreendimentos de alta intensidade tecnológica e baixo impacto ambiental**

O macrozoneamento estabelecido pelo PDUA (2004) estabeleceu a “ZONA INDUSTRIAL (ZI)”, situada entre as áreas ao Norte da Av. dos Municípios, Av. Guia Lopes, Rua Bartolomeu de Gusmão, Rua Nobel e Estrada José Aloísio Daudt, com acessibilidade proporcionada pelo sistema viário do entorno. O PDUA (2004), no Art. 103, definiu o “Desenvolvimento da Zona Industrial” como um dos programas prioritários a serem desenvolvidos e implementados pelo Município ou por meio de parcerias com a iniciativa privada. No entanto, essa zona não se consolidou com industrial e atualmente apresenta usos diversificados com uma densidade de ocupação relativamente elevada.

A implantação do Setor Industrial de Lomba Grande, a noroeste desse bairro, conforme pode ser observado na Figura 45, com empreendimentos de

---

alta intensidade tecnológica e baixo impacto ambiental, pode se conformar, com uma adequada implantação de infraestrutura, como um fator indutor de novos investimentos no município, além de vir a se constituir como uma barreira de retenção à expansão urbana da cidade de Novo Hamburgo em direção a leste, onde se localizam áreas rurais e com fragilidades ambientais.

Com empreendimentos de alta intensidade tecnológica e baixo impacto ambiental, o Setor Industrial de Lomba Grande pode vir a ter uma articulação orgânica com o Centro de Inovação Tecnológica de Novo Hamburgo (CIT) e se constituir em um vetor de dinamismo do Ecossistema Local de Inovação.

Vale destacar que a efetivação do Setor Industrial de Lomba Grande depende da implantação de infraestrutura adequada aos usos previstos. Além disso, sua localização é estratégica pela existência da diretriz da RS-010, que atenderia a região e melhoraria a sua logística.

#### **b) Lomba Grande como um Polo de Economia Criativa de Novo Hamburgo**

Segundo o SEBRAE, “a Economia Criativa é um conjunto de opções de mercado que utilizam da criatividade, do capital intelectual e da cultura para gerar valor econômico. Há diversos segmentos dentro da Economia Criativa que podem ser explorados pelo empreendedor, dentre eles estão”: patrimônio (expressões culturais tradicionais e locais culturais); artes (artes visuais e cênicas); e gastronomia.

#### **c) Oferta de serviços ambientais**

Segundo a Lei N.º 14.119/2021, que instituiu a Política Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais, esses serviços se referem a atividades individuais ou coletivas que favorecem a manutenção, a recuperação ou a melhoria dos serviços ecossistêmicos.

Já os serviços ecossistêmicos são benefícios relevantes para a sociedade gerados pelos ecossistemas, em termos de manutenção, recuperação ou melhoria das condições ambientais, nas seguintes modalidades:

- **Serviços de provisão:** os que fornecem bens ou **produtos ambientais** utilizados pelo ser humano para consumo ou comercialização, tais como água, alimentos, madeira, fibras e extratos, entre outros;
- **Serviços de suporte:** os que mantêm a **perenidade da vida na Terra**, tais como a ciclagem de nutrientes, a decomposição de resíduos, a produção, a manutenção ou a renovação da fertilidade do solo, a polinização, a dispersão de sementes, o controle de populações de potenciais pragas e de vetores potenciais de doenças humanas, a proteção contra a radiação solar ultravioleta e a manutenção da biodiversidade e do patrimônio genético;
- **Serviços de regulação:** os que concorrem para a manutenção da **estabilidade dos processos ecossistêmicos**, tais como o sequestro de carbono, a purificação do ar, a moderação de eventos climáticos extremos, a manutenção do equilíbrio do ciclo hidrológico, a minimização de enchentes e secas e o controle dos processos críticos de erosão e de deslizamento de encostas; e
- **Serviços culturais:** os que constituem benefícios não materiais providos pelos ecossistemas, por meio da **recreação, do turismo, da identidade cultural, de experiências espirituais e bem-estar e do desenvolvimento intelectual**, entre outros.

A região de Lomba Grande deverá ser pensada para proporcionar conectividade e fortalecimento para a região, pode se consolidar como um relevante instrumento a ser incorporado no que diz respeito a conciliação entre os aspectos ambientais e antrópicos, propondo um modelo ocupação consciente do território, pautado em soluções baseadas na natureza. O plano diretor do município de Novo Hamburgo já prevê a governança interativa do zoneamento proposto considerando os aspectos ambientais como essenciais e primordiais no desenvolvimento das atividades de uso e ocupação do solo municipal. Nesse sentido, é possível destacar o papel que os serviços ecossistêmicos de Lomba Grande, que podem resultar em benefícios fundamentais para a sociedade, em termos de manutenção, recuperação ou melhoria das condições ambientais.

---

Integrar os serviços ecossistêmicos em nível municipal pode ser considerado uma forma de integrar os aspectos ambientais na tomada de decisão política. Esta ferramenta já foi experienciada e descrita pela iniciativa global *The Economics of Ecosystem Services* (TEEB), focada em “tornar os valores da natureza visíveis”.

Além de contemplar, na gestão proposta, os ODS 2 – Fome zero e agricultura sustentável, ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis, ODS 12 – Consumo e produção responsáveis e o ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima, vai de encontro com a descrição disponível no TEEB, 2010, “conhecer o capital natural e os serviços ecossistêmicos pode apoiar os formuladores de políticas locais no gerenciamento rural e urbano, no planejamento espacial e no gerenciamento de áreas protegidas”.

Nas últimas décadas, a degradação ambiental tem ganhado novos olhares pela sociedade e a ameaça de escassez dos recursos naturais instigou análises sobre o custo-benefício com a identificação e a valoração monetária dos benefícios e custos ambientais.

A degradação ambiental é um reflexo tanto do desconhecimento, por parte da sociedade, dos reais benefícios deste ecossistema (CASTRO E ANDRADE, 2016), bem como, pelo interesse desenfreado do consumo de recursos naturais que ocasionam uma série de desequilíbrios, conflitos e a perda da biodiversidade, decorrente das práticas de queimadas, desmatamentos, caça, extração ilegal e seletiva de madeira e, terras agrícolas (AGUIAR, 2017).

Para compreender o real valor dos ecossistemas naturais é necessário um conhecimento aprofundado visto que a dinâmica ecológica de cada ecossistema é complexa pois, consiste em contínuas interações entre seres vivos e não vivos em seus ambientes físicos e biológicos, além de apresentar várias características distintas como variabilidade, resiliência, sensibilidade, persistência e confiabilidade. Essas interações atuam em diferentes funções essenciais para a manutenção da vida, como a transferência de energia, ciclagem de nutrientes, regulação de gás, regulação climática e do ciclo da água. Estas funções se traduzem em serviços ecossistêmicos que de alguma forma beneficiam direta ou indiretamente os seres humanos (MAY, 2018).

---

De acordo com o *Millenium Ecosystem Assessment* (MEA) os serviços ecossistêmicos apresentam quatro principais conjuntos: provisionamento; regulação; suporte; e cultural; os quais garantem aspectos de bem-estar das sociedades humanas. De acordo com MAY, (2018), entre esses serviços, podemos citar:

- a purificação do ar e da água;
- a mitigação das enchentes e da seca;
- a desintoxicação e a decomposição dos dejetos;
- a geração e a renovação do solo e de sua fertilidade;
- a polinização das culturas e da vegetação natural;
- o controle da maioria das potenciais pragas agrícolas;
- a dispersão das sementes e a translocação dos nutrientes;
- a manutenção da biodiversidade, da qual depende a humanidade para sua alimentação, seus medicamentos e para o desenvolvimento industrial;
- a proteção dos raios ultravioleta;
- a participação na estabilização do clima;
- o suporte para as diversas culturas da civilização humana;
- o estímulo intelectual e para o espírito humano.

Lomba Grande é uma grande provedora de serviços ecossistêmico e, portanto, pode usufruir de pagamento por serviços ambientais, nos termos da Lei N.º 14.119/2021.

Segundo essa lei, são modalidades de pagamento por serviços ambientais, entre outras: pagamento direto, monetário ou não monetário; prestação de melhorias sociais a comunidades rurais e urbanas; compensação vinculada a certificado de redução de emissões por desmatamento e

---

degradação; títulos verdes (*Green Bonds*); e Cota de Reserva Ambiental (CRA), instituída pela Lei N.º 12.651/2012<sup>10</sup>.

**d) Planos de Recreação, do Turismo, da Identidade Cultural, de Experiências Espirituais e Bem-estar e do Desenvolvimento Intelectual**

A oferta de serviços ecossistêmicos culturais é muito expressiva em Lomba Grande.

Nesse sentido, visando a dimensão socioeconômica do PDTILG, é possível elaborar Planos Locais da Identidade Cultural, de Experiências Espirituais e Bem-estar, e de Desenvolvimento Intelectual.

---

<sup>10</sup> Segundo o Art. 44 da Lei N.º 12.651/2012, a Cota de Reserva Ambiental – CRA é um título nominativo representativo de área com vegetação nativa, existente ou em processo de recuperação: sob regime de servidão ambiental, instituída na forma do art. 9º-A da Lei N.º 6.938/1981; correspondente à área de Reserva Legal instituída voluntariamente sobre a vegetação que exceder os percentuais exigidos no art. 12 da Lei N.º 12.651/2012; protegida na forma de Reserva Particular do Patrimônio Natural - RPPN, nos termos do art. 21 da Lei N.º 9.985/2000; ou existente em propriedade rural localizada no interior de Unidade de Conservação de domínio público que ainda não tenha sido desapropriada.

## 7 REFERÊNCIAS

AGUIAR, M. S. de. **Valor Econômico da Floresta em Pé**. 2016. Disponível em: <https://governancadeterreas.com.br/wp-content/uploads/2017/10/ARTIGO.Aguiar-Valor-Econ%C3%83%C2%B4mico-da-Floresta-em-P%C3%83%C2%A91.pdf>. Acesso em: 8 jun. 2021.

ALMEIDA, L. T.; MONTEIRO, L. I. B.; SILVA, F. B.; CORRÊDO, L. de P.; CESCINETTO, L. B. **Locação de Corredores Ecológicos e Área de Preservação Permanente na Universidade Federal de Viçosa**. *Nativa*, [S. l.], v. 4, n. 6, p. 412-418, 2016. DOI: 10.31413/nativa.v4i6.3729. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/nativa/article/view/3729>. Acesso em: 6 dez. 2022.

BRASIL. **Lei N.º 9.985, de 18 de julho de 2000**. Regulamenta o art. 225, § 1o, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Brasília, 2000. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9985.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm). Acesso em: 6 dez. 2022.

BRASIL. **Programa Drenagem Urbana Sustentável**. Ministério das Cidades. 2006. Manual para apresentação de propostas. 23 p. 2006.

CAF – BANCO DE DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA (2017). Crescimento urbano e acesso a oportunidades: um desafio para a América Latina. **Relatório de Economia e Desenvolvimento**. Bogotá: CAF, ago. 2017.

CAMINHO DO VINHO (2022). **Mapa Caminho do Vinho**. Disponível em: <http://www.caminhodovinho.tur.br/> Acesso em: 08 de dezembro de 2022

CARVALHO, A. M. L. C. de. **Corredores Ecológicos em Meio Urbano**: oliveira do bairro como laboratório. 2017. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Departamento de Arquitetura, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2017. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/81575?mode=full>. Acesso em: 06 dez. 2022.

CASTRO, A. S. de; ANDRADE, D. C. O custo econômico do desmatamento da Floresta Amazônica brasileira (1988-2014). **Perspectiva Econômica**, [S.L.], v. 12, n. 1, p. 1-15, 10 fev. 2016. UNISINOS - Universidade do Vale do Rio Dos Sinos. <http://dx.doi.org/10.4013/pe.2016.121.01>. Disponível em: [http://revistas.unisinos.br/index.php/perspectiva\\_economica/article/view/pe.2016.121.01](http://revistas.unisinos.br/index.php/perspectiva_economica/article/view/pe.2016.121.01). Acesso em: 08 jun. 2021.

DE ARAÚJO, T. M. S.; BASTOS, F. de H. Corredores Ecológicos E Conservação Da Biodiversidade: Aportes Teóricos E Conceituais. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, v. 21, n. 2, p. 716-729, 30 set. 2019. Acesso em: 06 dez. 2022.

---

DETRAN/RS – DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatório Técnico**. Rio Grande do SUL: DETRAN/RS, 02 ago. 2021. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/upload/arquivos/202108/13162302-01-frota-do-rs.pdf>. Acesso em: 06 out. 2022.

GIRARDET, H. **The Gaia Atlas of Cities: New Directions for Sustainable Urban Living (Gaia Future)**. 1ª Ed. Londres: Gaia Books Ltd, 1993.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

MAY, P. H. **Economia do meio ambiente: teoria e prática**. 3ª ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2018.

MELO, S. Saiba como ajudar no registro das paleotocas pré-históricas de preguiças e tatus gigantes. **Jornal NH**. Novo Hamburgo [s.n.], 2022. Disponível em: <https://www.jornalnh.com.br/noticias/regiao/2022/04/12/saiba-como-ajudar-no-registro-das-paleotocas-pre-historicas-das-preguicas-e-tatus-gigantes.html>. Acesso em 01 de dez. de 2022.

MTUR (2016) **Dicas para atender bem turistas com deficiência**. Disponível em: [http://antigo.turismo.gov.br/images/pdf/dicas\\_para\\_atender\\_bem\\_o\\_turista\\_com\\_deficiencia.pdf](http://antigo.turismo.gov.br/images/pdf/dicas_para_atender_bem_o_turista_com_deficiencia.pdf). Acesso em: 08 de dezembro de 2022

NOBRE, P. de S.; BATAGHIN, F. A. Caracterização Da Arborização Como Ferramenta Para Implantação De Corredores Ecológicos Urbanos. **Revista da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana**, [S.L.], v. 16, n. 2, p. 54, 12 ago. 2021. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/revsbau.v16i2.79103>.

NOVO HAMBURGO. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Novo Hamburgo. **Relatório Final**. Novo Hamburgo, ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei N.º 1.216/2004, de 20 de dezembro de 2004**. Institui o Plano Diretor Urbanístico Ambiental – PDUA do município de Novo Hamburgo e dá outras providências. Novo Hamburgo, RS, 2004.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Transformando o nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Nações Unidas no Brasil, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/>. Acesso em: 30 nov. 2022.

PEREIRA, V. H. C.; CESTARO, L. A. Corredores Ecológicos No Brasil: Avaliação Sobre Os Principais Critérios Utilizados Para Definição De Áreas Potenciais. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, MG, v. 17, n. 58, p. 16–33,

---

2016. DOI: 10.14393/RCG175802. Disponível em:  
<https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/29203>. Acesso em: 6 dez. 2022.

ROSA, G. **Corredores ecológicos como ferramenta para o planejamento de florestas urbanas**. 2017. 111 f. TCC (Graduação) - Curso de Ecologia, Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, 2017. Disponível em:  
<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/156605>. Acesso em: 06 dez. 2022.

SANT'ANNA, A. C.; NOGUEIRA, J. M. Valoração econômica dos serviços ambientais de florestas nacionais. **Revista de Administração e Negócios da Amazônia**, [s. l], v. 2, n. 1, p. 82-108, abr. 2010. Disponível em:  
<https://repositorio.unb.br/handle/10482/6218>. Acesso em: 08 jun. 2021.

THE ECONOMICS OF ECOSYSTEMS & BIODIVERSITY – TEEB. **The Economics of Ecosystems and Biodiversity for Local and Regional Policy Makers**. KUMAR. P (Ed.). Earthscan, London and Washington. 2010. Disponível em: <https://teebweb.org/publications/teeb-for/research-and-academia/>. Acesso em 15 dez. 2022.

## 8 ANEXOS

### 8.1 ANEXO I – CONTRIBUIÇÕES VIRTUAIS

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS		
AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
Ana Richter	Horário de funcionamento de uso que têm gerado conflito	Solicito que incluam na revisão do Plano Diretor a limitação de horário de funcionamento para bares com música e boates em zonas residenciais mistas e no Corredor Cultural de Hamburgo Velho. O problema de perturbação sonora e do sossego tem sido constante nos últimos 3 anos, então tenho certeza que com esta medida o problema diminuirá muito.
		Solicito incluir na revisão do Plano Diretor de NH a seção “Do desrespeito aos parâmetros de incomodidade”, assim como consta no Plano Diretor de São Paulo (Lei 16.402 de 2016).
		Sugiro incluir na revisão do Plano Diretor que bares e boates para um público de mais de 100 pessoas sejam obrigados a possuir estacionamento próprio, de modo a evitar perturbação do sossego nas vias públicas durante as madrugadas.

## CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
<b>Franco Andrei Salla</b>	Mobilidade	Precisamos unir as ciclovias da cidade. E também ciclovia até LOMBA GRANDE.
<b>Neli Silveira</b>	Manutenção de Espaços Públicos	<p>A iniciativa privada já demonstrou a sua intenção de participar do embelezamento e funcionalidade da cidade, pois são quase 200 empresas que aderiram ao Programa de Adoções de Praças, canteiros e pilares do Trensurb. Desta forma, sugiro que se crie um plano de ocupação funcional dos espaços sob o trilho do Trensurb, onde haja espaço de contribuição da iniciativa privada e que implique na colocação de equipamentos urbanos, paradouros, arborização, quadras, chimarródromo, espaço pet, ...</p> <p>Estou pronto para colaborar no que for necessário à concretização destas ideias.</p>
<b>Ester Venites</b>	Índice de Aproveitamento	<p>Venho por meio deste me manifestar no sentido de que seja mudado o plano diretor, para possibilitar a construção de prédios de mais de 5 andares nas ruas José João Martins e Júlio Adams, no Bairro Guarani, "MORRO DOS PAPAGAIOS", nesta cidade, na qualidade de moradora. É completamente absurda tal proibição, uma vez que a</p>

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
		<p>cidade vem crescendo muito, necessitando expandir e crescer, especialmente com Edifícios de Apartamentos, tanto residenciais como comerciais, neste local.</p>
<b>Raul Cassel</b>	IPTU em área rural	<p>Gostaria de passar uma contribuição para revisão do nosso Plano Diretor. Me refiro aumento significativo do IPTU e ainda o que virá nos próximos 4 anos em função do reajuste e existem muitos sítios e condomínios fechados em Lomba Grande que são áreas de lazer, que não compreendem Zona produtora (Agricultura e Pecuária) e que estão praticamente isentos da cobrança de IPTU em função de zoneamentos, mas que reivindicam água, iluminação pública, recolhimento do lixo, segurança e neste momento praticamente não contribuem na arrecadação. Assim sendo, até pelo senso de igualdade entre todos, e visando melhorar a arrecadação e por consequência os serviços públicos é que acredito que este item deve entrar na pauta de discussões.</p>
<b>ADVOX Advogados</b>	Índice de Aproveitamento	<p>Venho por meio deste me manifestar no sentido de que seja mudado o plano diretor, para possibilitar a construção de prédios de mais de 5 andares nas ruas José João Martins e Júlio Adams, no Bairro Guarani, "MORRO DOS PAPAGAIOS", nesta cidade.</p>

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
		<p>É completamente absurda tal proibição, uma vez que a cidade vem crescendo muito necessitando expandir e crescer especialmente com Edifícios de Apartamentos, tanto residenciais como comerciais, neste local. Sendo o que tinha para requerer, fico no aguardo de uma solução.</p>
<b>Nathália Michel Costa</b>	Diretrizes Viárias	<p>Gostaria de obter informação sobre o planejamento do plano diretor referente a rua Florença, através da Bartolomeu de Gusmão. Consta uma abertura de rua no plano anterior que nunca ocorreu e não ocorrerá. Gostaria de saber se isso será regularizado.</p>
<b>Mauro Ahlert</b>	Corredor Verde e preservação	<p>Observando como nossa cidade tem perdido áreas verdes, normal pela expansão, achei que seria interessante manter alguns nichos ou áreas arborizadas. Observo que em alguns períodos aparecem mais animais silvestres e por não conhecer sobre suas "migrações" não posso afirmar que minha sugestão tenha fundo científico. Observando no mapa (imagem abaixo) ainda temos um espaço com uma espécie de corredor verde que cruza nossa cidade da reserva do rio dos sinos para a serra.</p>

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
		<p>O Parcão já está protegido, não seria interessante proteger mais algumas destas áreas? O antigo Horto já é da prefeitura e acredito que seria fácil de resolver, as demais áreas desconheço. Inclusive no antigo horto, existe uma "vertente" sem cuidados formando um pequeno lago. E poderia ser criado um local de preservação. Neste local circulam diversos animais, principalmente pássaros sendo que não conheço todos, mas já vi entre os pássaros comuns da nossa cidade, tucanos, Aracuã (acho que é este), pica pau, e alguns gaviões no mínimo duas espécimes, um mais comum e outro com a cabeça avermelhada. Imagino o lugar com uma quantidade de arvores, principalmente as ameaçadas de extinção e protegidas atraindo e criando um refúgio para estes animais. Por que não espécies que alimentem estes com seus frutos? Não sei exatamente o tamanho do antigo horto, mas observei que até já possui uma reserva, tipo um corredor interligando o mesmo a outra área ainda preservada.</p>
<b>Markus Wilimzig</b>	Poluição Atmosférica	Quero contribuir com um ponto, que acho muito importante de incluir na revisão do plano diretor de Novo Hamburgo. Isso é o monitoramento e plano de controlar a

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
		<p>qualidade do ar. A poluição do ar é um assunto que não é falado no âmbito do município, secretaria de meio ambiente e plano diretor. Cada dia perdemos áreas verdes que podem limpar o ar e cada dia temos mais carros e uma frota de ônibus mais velha que aumentam a poluição do ar. Ninguém fala sobre este assunto importante e nós queremos uma cidade saudável para nossos crianças e netos. Por isso acho importante de incluir um plano de monitoramento da poluição do ar no plano diretor, e baseados nos dados podemos desenvolver um plano para melhorar a poluição do ar.</p>
<b>Luciane Kinsel</b>	Índices do bairro Jardim Mauá	<p>Venho através deste solicitar atenção à revisão de alguns itens do Plano Diretor da cidade de Novo Hamburgo no que se refere ao bairro Jardim Mauá conforme segue:</p> <p>1. A Tabela 01 - regime urbanístico - Anexo 01 descreve que para o Setor Miscigenado (SM2) o Índice de Aproveitamento (IA) é de 1 enquanto na zona SM1 o IA é 2 e na zona SM3 o IA é 2.4.</p> <p>Entendemos que os lotes na Rua Soledade poderiam ser atingidos com o IA</p>

## CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

AUTOR	ASSUNTO	MENSAGEM
		<p>dos setores adjacentes. Vale registrar que, conforme mostra imagem do mapa abaixo, os lotes da Rua Soledade estão a cerca de 50 metros para o Corredor de Desenvolvimento (CD) com IA de 2.4.</p>
<b>Luciane Kinsel</b>	Parâmetros de Ocupação e Dimensão de quadras.	<p>Venho através deste solicitar atenção à revisão de alguns itens do Plano Diretor da cidade de Novo Hamburgo no que se refere ao bairro Lomba Grande conforme segue:</p> <p>1. O Art. 66 aborda as dimensões das quadras conforme tabela 01 do Anexo 03, sendo que na Lomba Grande equivalem a 250 metros. Em parágrafo único, do mesmo Artigo, é descrito que em casos especiais, mediante justificativa a ser analisada pela Comissão de Parcelamento do Solo, poderá atingir até 500 metros.</p> <p>Entendemos que o conceito das dimensões das quadras estão relacionados à caminhabilidade do pedestre no seu percurso. Porém, em Lomba Grande a morfologia urbana é caracterizada por lotes em dimensões maiores que 500 metros, não fazendo sentido por vezes criar uma rua sem saída para atender</p>

**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

<b>AUTOR</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>MENSAGEM</b>
		<p>os 500 metros exigidos pela legislação.</p> <p>2. A Tabela 01 - parcelamento do solo - Anexo 03 descreve para Zona de Atividades Primárias (ZAP) a área mínima para condomínios por unidades autônomas = conforme módulo rural do INCRA, que equivale a 2ha/un. Entendemos que, em lotes com matrícula em duas zonas (por exemplo: urbana e rural), caberia ao proprietário adotar a zona que lhe fossem convenientes para todo o lote, evitando que uma propriedade esteja parcialmente em cada zoneamento.</p> <p>3. A Tabela 01 - regime urbanístico - Anexo 01 descreve para Zona de Atividades Primárias (ZAP) o Índice de Aproveitamento (IA) é de 0.1 e a Taxa de Ocupação é de 5%. Entendemos que a área construída na ZAP, em lote de 2ha pode atingir uma área construída 2.000m<sup>2</sup>. Sendo assim, propomos que essa área construída pudesse ser executada em construções diferentes (volumetrias separadas) e não concentradas numa mesma construção.</p>

## 8.2 ANEXO II – MATRIZ CDP

### 8.2.1 Matriz CDP – Eixo Uso do Solo e Gestão

Tabela 18 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 05

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CARACTERÍSTICAS REGIONAIS	Manchas urbanas contínuas de Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Não existem políticas públicas municipais conjuntas entre Novo Hamburgo, Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Existência do Trensurb, que conecta os municípios de Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre	
		Falta articulação entre o zoneamento de Novo Hamburgo e municípios do entorno imediato		<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar acompanhamento do legislativo (vereadores) nos problemas e gestão da cidade</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ELEMENTOS NATURAIS		Novo Hamburgo é um dos principais pontos de origem do lançamento de poluentes no Rio dos Sinos	Presença de maciços vegetais ainda preservados no núcleo central do município	
	Existência de grandes áreas impróprias para ocupação e construção em Novo Hamburgo (APAs, áreas de risco, entre outros)	Existência de muitas ocupações em áreas de risco ao longo da várzea do Rio Sinos  Previsão de expansão urbana em parte da região de várzea do Rio dos Sinos no Plano Diretor vigente		<ul style="list-style-type: none"> <li>Regularizar onde for possível, realocar as habitações que forem necessárias para dentro do bairro</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
DINÂMICA URBANA	Concentração de Indústrias ao longo das rodovias e existência de outras distribuídas pela área urbana	<p>Baixa oferta de terrenos adequados para indústria na cidade</p> <p>Pontos de geração de poluição espalhados pelo território</p>		
	Os lotes na cidade, em sua maioria, possuem áreas variando entre 300m <sup>2</sup> a 500m <sup>2</sup>	O tamanho dos lotes na cidade não atende o perfil de empreendimentos que demandam áreas maiores, como indústrias e grandes condomínios verticais	Atratividade de serviços e comércio em Novo Hamburgo, e crescimento da demanda por lotes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tamanho dos lotes mínimo de 10x15m. Jovens sugerem aumentar</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			Atratividade da região de Lomba Grande pelo estilo de vida e pela proximidade com a área urbana	
ELEMENTOS ANTRÓPICOS	<p>Maior verticalização e densidade na área central e ocupação mais dispersa e de menor densidade nos bairros mais distantes</p>	<p>Dependência de alguns bairros em relação a área central, devido ao não desenvolvimento dos centros de comércio e serviços no interior dos bairros</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar infraestrutura de saúde</li> </ul>
	<p>Existência de empreendimentos diversificados no bairro de Lomba Grande</p>	<p>Pressão do município de São Leopoldo para a expansão da ocupação urbana no bairro Lomba Grande</p>	<p>Relevante produção de agricultura familiar e de produtos orgânicos no bairro de Lomba Grande</p>	

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Unificação da mancha urbana dos bairros periféricos da cidade com os municípios vizinhos	Ocupações irregulares espalhadas pelo território e junto aos limites municipais, sem definição clara do município de origem		<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar infraestrutura para ciclovias e ligações entre bairro e centro (rede cicloviária)</li> </ul>
	O território de Novo Hamburgo é cortado por duas rodovias: RS-239 e BR-116	Essas rodovias interrompem as ligações viárias e impactam na dinâmica da cidade e na conexão entre os bairros		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mais viadutos e passarela (FEEVALE) para ligação São José – Centro</li> <li>Melhorar fluxo</li> </ul>
<b>PATRIMÔNIO CULTURAL</b>	Novo Hamburgo é considerada a maior cidade de origem alemã do Rio Grande do Sul, possuindo um centro histórico de alta relevância e	Observam-se vulnerabilidades na preservação desse importante patrimônio histórico		

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	com outros pontos de interesse patrimonial dispersos pelo município	Ausência do sentimento de pertencimento da população que mora nos bairros mais distantes do Centro Histórico	Grande potencial turístico dos Corredores Culturais e de Lomba Grande	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar agenda cultural com eventos nos bairros</li> </ul>
		Conflitos entre os parâmetros urbanísticos de construção e a preservação das áreas e bens tombados	Existência de muitas edificações históricas, que formam um importante patrimônio cultural	
		Inexistência de incentivos para os proprietários de imóveis inventariados		

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
		São poucos os bens tombados com características da arquitetura industrial		
ESPAÇOS PÚBLICOS	A estrutura dos terrenos na mancha urbana consolidada, a noroeste do Rio dos Sinos, oferece poucas possibilidades de espaços públicos		A revisão do Plano Diretor pode facilitar a implantação de novos espaços públicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar e reformar praça ao lado do EMEI – Beija Flor (e retirar cacos de vidro)</li> </ul>
		A falta de manutenção de algumas praças e espaços públicos diminui a atratividade desses espaços	Existência de uma forte cultura local de apropriação do espaço público pela população. Esses espaços têm importante papel na identidade da cidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar pavimentação no entorno da Escola Municipal de Ensino Fundamental Eugênio Nelson Ritzel</li> <li>Implantar iluminação nos campos para uso noturno. Melhorar manutenção</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
<b>MORADIA E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA</b>		Dificuldades na mobilização de recursos para os projetos	Atuação de cooperativas e outras entidades na política habitacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer programa de regularização fundiária</li> </ul>
		Difícil acesso ao auxílio técnico-profissional (ATHIS)	Estrutura municipal da REURB já é regulamentada no município	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover apoio técnico para demarcação e regularização</li> </ul>
		Muita burocracia e dificuldade de acesso aos programas habitacionais pela baixa produção existente		<ul style="list-style-type: none"> <li>Criar setor específico para receber e processar pedidos de regularização</li> </ul>

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 19 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 06

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CARACTERÍSTICAS REGIONAIS	Manchas urbanas contínuas de Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Não existem políticas públicas municipais conjuntas entre Novo Hamburgo, Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Existência do Trensurb, que conecta os municípios de Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via expressa que auxilie na conexão entre os municípios</li> <li>Um viaduto na Victor Hugo Kunz</li> <li>Fórum permanente de debates entre municípios (Granpal)</li> <li>Estatuto da Metrópole (implementação)</li> </ul>
		Falta articulação entre o zoneamento de Novo Hamburgo e municípios do entorno imediato		
ELEMENTOS NATURAIS		Novo Hamburgo é um dos principais pontos de origem do lançamento de poluentes no Rio dos Sinos	Presença de maciços vegetais ainda preservados no núcleo central do município	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiscalização em tempo real</li> <li>Plano de prevenção de desastres para áreas de encostas e inundações</li> <li>Investimento em novos loteamentos para realocação de famílias em áreas de risco (APAS etc.)</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Existência de grandes áreas impróprias para ocupação e construção em Novo Hamburgo (APAs, áreas de risco, entre outros)	Existência de muitas ocupações em áreas de risco ao longo da várzea do Rio Sinos		
		Previsão de expansão urbana em parte da região de várzea do Rio dos Sinos no Plano Diretor vigente		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realocação do aeroclube</li> <li>• Avenida do Progresso – construção de pequenos núcleos industriais ao longo</li> <li>• Distrito industrial em Lomba Grande</li> <li>• Alteração da Legislação para condomínios e lotes</li> </ul>
<b>DINÂMICA URBANA</b>	Concentração de Indústrias ao longo das rodovias e existência de outras distribuídas pela área urbana	Baixa oferta de terrenos adequados para indústria na cidade		
		Pontos de geração de poluição espalhados pelo território		

<b>TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Os lotes na cidade, em sua maioria, possuem áreas variando entre 300m <sup>2</sup> a 500m <sup>2</sup>	O tamanho dos lotes na cidade não atende o perfil de empreendimentos que demandam áreas maiores, como indústrias e grandes condomínios verticais	Atratividade de serviços e comércio em Novo Hamburgo, e crescimento da demanda por lotes	
			Atratividade da região de Lomba Grande pelo estilo de vida e pela proximidade com a área urbana	

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ELEMENTOS ANTRÓPICOS	<p>Maior verticalização e densidade na área central e ocupação mais dispersa e de menor densidade nos bairros mais distantes</p>	<p>Dependência de alguns bairros em relação a área central, devido ao não desenvolvimento dos centros de comércio e serviços no interior dos bairros</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachadas ativas</li> <li>• Rever políticas/parâmetros/mecanismos de compensação – melhorias referentes à área de patrimônio histórico e cultural</li> <li>• Diminuir o entorno do corredor cultural</li> <li>• Diminuir o corredor cultural</li> <li>• Seleção dos patrimônios</li> </ul>
	<p>Existência de empreendimentos diversificados no bairro de Lomba Grande</p>	<p>Pressão do município de São Leopoldo para a expansão da ocupação urbana no bairro Lomba Grande</p>	<p>Relevante produção de agricultura familiar e de produtos orgânicos no bairro de Lomba Grande</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divisão do bairro Lomba Grande em área rural e industrial</li> <li>• Fomento do uso do entorno da área do Trensurb para núcleo habitacional</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Unificação da mancha urbana dos bairros periféricos da cidade com os municípios vizinhos	Ocupações irregulares espalhadas pelo território e junto aos limites municipais, sem definição clara do município de origem		
	O território de Novo Hamburgo é cortado por duas rodovias: RS-239 e BR-116	Essas rodovias interrompem as ligações viárias e impactam na dinâmica da cidade e na conexão entre os bairros		
<b>PATRIMÔNIO CULTURAL</b>	Novo Hamburgo é considerada a maior cidade de origem alemã do Rio Grande do Sul, possuindo um centro histórico de alta relevância e	Observam-se vulnerabilidades na preservação desse importante patrimônio histórico		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredor cultural de Lomba Grande – atenção/olhar especial para essa área</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	com outros pontos de interesse patrimonial dispersos pelo município	Ausência do sentimento de pertencimento da população que mora nos bairros mais distantes do Centro Histórico	Grande potencial turístico dos Corredores Culturais e de Lomba Grande	
		Conflitos entre os parâmetros urbanísticos de construção e a preservação das áreas e bens tombados	Existência de muitas edificações históricas, que formam um importante patrimônio cultural	
		Inexistência de incentivos para os proprietários de imóveis inventariados		

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
		São poucos os bens tombados com características da arquitetura industrial		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta estrutura para os espaços públicos</li> <li>• Incentivo da parceria público/privada para a manutenção desses espaços</li> <li>• Homogeneização dos parâmetros</li> </ul>
ESPAÇOS PÚBLICOS	A estrutura dos terrenos na mancha urbana consolidada, a noroeste do Rio dos Sinos, oferece poucas possibilidades de espaços públicos		A revisão do Plano Diretor pode facilitar a implantação de novos espaços públicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propor dois setores somente: Zona Central e Zona de Entorno</li> <li>• Em Lomba Grande: Zona Industrial e Zona Rural</li> <li>• Aplicar compra de potencial</li> </ul>
		A falta de manutenção de algumas praças e espaços públicos diminui a atratividade desses espaços	Existência de uma forte cultura local de apropriação do espaço público pela população. Esses espaços têm importante papel na identidade da cidade	

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
MORADIA E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA		Dificuldades na mobilização de recursos para os projetos	Atuação de cooperativas e outras entidades na política habitacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano de Prevenção de novas invasões e regularizações</li> <li>• Fomentar as políticas habitacionais</li> <li>• Incentivo para novas indústrias</li> <li>• Projeto para um banco de lotes/reserva de área</li> </ul>
		Difícil acesso ao auxílio técnico-profissional (ATHIS)	Estrutura municipal da REURB já é regulamentada no município	
		Muita burocracia e dificuldade de acesso aos programas habitacionais pela baixa produção existente		

Tabela 20 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 07

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CARACTERÍSTICAS REGIONAIS	Manchas urbanas contínuas de Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Não existem políticas públicas municipais conjuntas entre Novo Hamburgo, Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Existência do Trensurb, que conecta os municípios de Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integração entre São Leopoldo e Guia Lopes</li> <li>Continuação da Avenida dos Municípios até Lomba Grande (tira fluxo de dentro do bairro)</li> <li>Distrito Industrial próximo a São Leopoldo (emprego em Lomba Grande)</li> </ul>
		Falta articulação entre o zoneamento de Novo Hamburgo e municípios do entorno imediato		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliação da malha viária em Feitoria (São Leopoldo)</li> <li>Permitir lotes menores na divisa de São Leopoldo</li> <li>Parcelamento especial entre Lomba Grande e São Leopoldo (e adiante) – critérios adequados para parcelamento em Lomba Grande</li> <li>Cuidar para não descaracterizar Lomba Grande</li> <li>Repensar sobre doação de 10% (abandono da gestão)</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ELEMENTOS NATURAIS		Novo Hamburgo é um dos principais pontos de origem do lançamento de poluentes no Rio dos Sinos	Presença de maciços vegetais ainda preservados no núcleo central do município	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a preservação das vias</li> <li>• Melhorar a fiscalização na Av. dos Municípios</li> </ul>
	Existência de grandes áreas impróprias para ocupação e construção em Novo Hamburgo (APAs, áreas de risco, entre outros)	Existência de muitas ocupações em áreas de risco ao longo da várzea do Rio Sinos		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar a coleta e tratamento do esgoto</li> <li>• Áreas particulares de preservação – como tratar isso?</li> <li>• Como evitar a ocupação nessas áreas?</li> </ul>
		Previsão de expansão urbana em parte da região de várzea do Rio dos Sinos no Plano Diretor vigente		

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
DINÂMICA URBANA	Concentração de Indústrias ao longo das rodovias e existência de outras distribuídas pela área urbana	<p>Baixa oferta de terrenos adequados para indústria na cidade</p> <p>Pontos de geração de poluição espalhados pelo território</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Único espaço de crescimento é para Lomba Grande</li> <li>• Delimitação em direção à São Leopoldo</li> <li>• Diminuir tamanho dos lotes em direção à São Leopoldo</li> </ul>
	Os lotes na cidade, em sua maioria, possuem áreas variando entre 300m <sup>2</sup> a 500m <sup>2</sup>	O tamanho dos lotes na cidade não atende o perfil de empreendimentos que demandam áreas maiores, como indústrias e grandes condomínios verticais	Atratividade de serviços e comércio em Novo Hamburgo, e crescimento da demanda por lotes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalização de exigências ambientais</li> <li>• Melhorar a orientação aos empreendedores</li> <li>• Incentivos a parques industriais (No fim da entrada da Integração em Lomba Grande – com infraestrutura)</li> <li>• Regras claras de licenciamento</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			Atratividade da região de Lomba Grande pelo estilo de vida e pela proximidade com a área urbana	
<b>ELEMENTOS ANTRÓPICOS</b>	<p>Maior verticalização e densidade na área central e ocupação mais dispersa e de menor densidade nos bairros mais distantes</p>	<p>Dependência de alguns bairros em relação a área central, devido ao não desenvolvimento dos centros de comércio e serviços no interior dos bairros</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Área industrial em Lomba Grande desenvolve a centralidade</li> </ul>
	<p>Existência de empreendimentos diversificados no bairro de Lomba Grande</p>	<p>Pressão do município de São Leopoldo para a expansão da ocupação urbana no bairro Lomba Grande</p>	<p>Relevante produção de agricultura familiar e de produtos orgânicos no bairro de Lomba Grande</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivo municipal ao turismo rural (programa Caminhos de Lomba/Marketing)</li> <li>Melhorar o acesso (Ex.: Bento e Gramado – infraestrutura)</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Unificação da mancha urbana dos bairros periféricos da cidade com os municípios vizinhos	Ocupações irregulares espalhadas pelo território e junto aos limites municipais, sem definição clara do município de origem		
	O território de Novo Hamburgo é cortado por duas rodovias: RS-239 e BR-116	Essas rodovias interrompem as ligações viárias e impactam na dinâmica da cidade e na conexão entre os bairros		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestrutura para escoamento de produção para o desenvolvimento de Lomba Grande e região</li> </ul>
<b>PATRIMÔNIO CULTURAL</b>	Novo Hamburgo é considerada a maior cidade de origem alemã do Rio Grande do Sul, possuindo um centro histórico de alta relevância e	Observam-se vulnerabilidades na preservação desse importante patrimônio histórico		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desviar o tráfego pesado de edifícios históricos através de criação de novas vias</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	com outros pontos de interesse patrimonial dispersos pelo município	Ausência do sentimento de pertencimento da população que mora nos bairros mais distantes do Centro Histórico	Grande potencial turístico dos Corredores Culturais e de Lomba Grande	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover passeios e eventos para fomentar o rendimento</li> <li>Investimento nos bairros</li> </ul>
		Conflitos entre os parâmetros urbanísticos de construção e a preservação das áreas e bens tombados	Existência de muitas edificações históricas, que formam um importante patrimônio cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexibilizar as exigências para edificações históricas</li> <li>Imóveis só com fachada em Lomba Grande – precisa melhorar padronização</li> </ul>
		Inexistência de incentivos para os proprietários de imóveis inventariados		<ul style="list-style-type: none"> <li>Providenciar incentivos para [...] (outorga onerosa – venda de índices)</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
		São poucos os bens tombados com características da arquitetura industrial		
ESPAÇOS PÚBLICOS	A estrutura dos terrenos na mancha urbana consolidada, a noroeste do Rio dos Sinos, oferece poucas possibilidades de espaços públicos		A revisão do Plano Diretor pode facilitar a implantação de novos espaços públicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor manutenção e preservação</li> <li>• Troca dos 10% por preservação dos espaços públicos</li> <li>• Diminuir a porcentagem de doação de 10% para 5%</li> </ul>
		A falta de manutenção de algumas praças e espaços públicos diminui a atratividade desses espaços	Existência de uma forte cultura local de apropriação do espaço público pela população. Esses espaços têm importante papel na identidade da cidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em Lomba Grande o espaço público não existe</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 30/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
MORADIA E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA		Dificuldades na mobilização de recursos para os projetos	Atuação de cooperativas e outras entidades na política habitacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condomínio de lotes pode ser regulamentado</li> <li>• Revisar/ampliar o perímetro urbano de Lomba Grande (pode ser transição gradual)</li> </ul>
		Difícil acesso ao auxílio técnico-profissional (ATHIS)	Estrutura municipal da REURB já é regulamentada no município	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Juntar os lotes e as Macrozonas para o terreno não ficar dividido em duas Zonas.</li> </ul>
		Muita burocracia e dificuldade de acesso aos programas habitacionais pela baixa produção existente		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impedir a ocupação em área de risco e em áreas alagáveis</li> </ul>

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 21 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos de Uso do Solo e Gestão da Oficina Comunitária 08

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CARACTERÍSTICAS REGIONAIS	Manchas urbanas contínuas de Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Não existem políticas públicas municipais conjuntas entre Novo Hamburgo, Campo Bom, Estância Velha e São Leopoldo	Existência do Trensurb, que conecta os municípios de Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Articulação entre secretarias sobre aspectos de políticas de desenvolvimento</li> <li>• Uma leitura compartilhada de zoneamento entre as cidades vizinhas</li> </ul>
		Falta articulação entre o zoneamento de Novo Hamburgo e municípios do entorno imediato		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conexão de ciclovias com Campo Bom e Estância Velha</li> <li>• Política educacional de conscientização de Trânsito</li> <li>• Melhorar sinalização horizontal e vertical no trânsito</li> <li>• Melhorar a infraestrutura das calçadas</li> </ul>
ELEMENTOS NATURAIS		Novo Hamburgo é um dos principais pontos de origem do lançamento de poluentes no Rio dos Sinos	Presença de maciços vegetais ainda preservados no núcleo central do município	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalização das invasões</li> <li>• Ampliar plano de moradias populares em regiões com infraestrutura</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Existência de grandes áreas impróprias para ocupação e construção em Novo Hamburgo (APAs, áreas de risco, entre outros)	<p>Existência de muitas ocupações em áreas de risco ao longo da várzea do Rio Sinos</p> <p>Previsão de expansão urbana em parte da região de várzea do Rio dos Sinos no Plano Diretor vigente</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudo de locais para receber as moradias populares</li> <li>• Auxílio técnico à moradia popular</li> </ul>
<b>DINÂMICA URBANA</b>	Concentração de Indústrias ao longo das rodovias e existência de outras distribuídas pela área urbana	<p>Baixa oferta de terrenos adequados para indústria na cidade</p> <p>Pontos de geração de poluição espalhados pelo território</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destinar os vazios às indústrias de médio porte</li> <li>• Rever projeto URBIN para áreas industriais em Lomba Grande</li> <li>• Lomba Grande com diversificação de usos – como uma pequena cidade</li> </ul>

<b>TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Os lotes na cidade, em sua maioria, possuem áreas variando entre 300m <sup>2</sup> a 500m <sup>2</sup>	O tamanho dos lotes na cidade não atende o perfil de empreendimentos que demandam áreas maiores, como indústrias e grandes condomínios verticais	Atratividade de serviços e comércio em Novo Hamburgo, e crescimento da demanda por lotes	
			Atratividade da região de Lomba Grande pelo estilo de vida e pela proximidade com a área urbana	

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ELEMENTOS ANTRÓPICOS	<p>Maior verticalização e densidade na área central e ocupação mais dispersa e de menor densidade nos bairros mais distantes</p>	<p>Dependência de alguns bairros em relação a área central, devido ao não desenvolvimento dos centros de comércio e serviços no interior dos bairros</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trabalhar os parâmetros urbanísticos na área central de Lomba Grande</li> <li>• Rever lotes mínimos de 500m<sup>2</sup> em Lomba Grande</li> <li>• Providenciar uma melhor conexão viária em Lomba Grande</li> </ul>
	<p>Existência de empreendimentos diversificados no bairro de Lomba Grande</p>	<p>Pressão do município de São Leopoldo para a expansão da ocupação urbana no bairro Lomba Grande</p>	<p>Relevante produção de agricultura familiar e de produtos orgânicos no bairro de Lomba Grande</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estruturar Lomba Grande</li> <li>• Planejar melhor a localização da circulação vertical e mobiliário em Lomba Grande</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	Unificação da mancha urbana dos bairros periféricos da cidade com os municípios vizinhos	Ocupações irregulares espalhadas pelo território e junto aos limites municipais, sem definição clara do município de origem		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de Ciclovias em Lomba Grande</li> </ul>
	O território de Novo Hamburgo é cortado por duas rodovias: RS-239 e BR-116	Essas rodovias interrompem as ligações viárias e impactam na dinâmica da cidade e na conexão entre os bairros		
<b>PATRIMÔNIO CULTURAL</b>	Novo Hamburgo é considerada a maior cidade de origem alemã do Rio Grande do Sul, possuindo um centro histórico de alta relevância e	Observam-se vulnerabilidades na preservação desse importante patrimônio histórico		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivo ao uso e preservação ao Patrimônio Histórico</li> <li>• Incentivo fiscal para quem usa de maneira comercial</li> <li>• Auxílio Técnico aos proprietários</li> <li>• Flexibilização de uso</li> </ul>

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	com outros pontos de interesse patrimonial dispersos pelo município	Ausência do sentimento de pertencimento da população que mora nos bairros mais distantes do Centro Histórico	Grande potencial turístico dos Corredores Culturais e de Lomba Grande	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agilidade de decisão nas questões históricas</li> <li>• Tornar ativo o fundo ao patrimônio</li> <li>• Desburocratizar o processo para acessar recursos</li> </ul>
		Conflitos entre os parâmetros urbanísticos de construção e a preservação das áreas e bens tombados	Existência de muitas edificações históricas, que formam um importante patrimônio cultural	
		Inexistência de incentivos para os proprietários de imóveis inventariados		

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
		São poucos os bens tombados com características da arquitetura industrial		
ESPAÇOS PÚBLICOS	A estrutura dos terrenos na mancha urbana consolidada, a noroeste do Rio dos Sinos, oferece poucas possibilidades de espaços públicos		A revisão do Plano Diretor pode facilitar a implantação de novos espaços públicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover atividades (como esportivas) nos espaços públicos</li> <li>• Manutenção contínua</li> <li>• Conscientização do uso dos espaços, orientação nos equipamentos</li> <li>• Incentivo a atividades comunitárias de educação física apoiada pelas academias</li> </ul>
		A falta de manutenção de algumas praças e espaços públicos diminui a atratividade desses espaços	Existência de uma forte cultura local de apropriação do espaço público pela população. Esses espaços têm importante papel na identidade da cidade	

TEMA: USO DO SOLO E GESTÃO				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
MORADIA E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA		Dificuldades na mobilização de recursos para os projetos	Atuação de cooperativas e outras entidades na política habitacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>OBS: Considerar anotações nos elementos naturais</li> </ul>
		Difícil acesso ao auxílio técnico-profissional (ATHIS)	Estrutura municipal da REURB já é regulamentada no município	
		Muita burocracia e dificuldade de acesso aos programas habitacionais pela baixa produção existente		

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

## 8.2.2 Matriz CDP – Eixo Ambiental

Tabela 22 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 05

<b>TEMA: AMBIENTAL</b>				DATA: 22/11/22
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>CLIMA</b>	Aumento da frequência e intensidade dos eventos climáticos extremos, como tempestades e inundações.	Em eventos de chuva intensa ocorrem problemas de enxurradas e inundações na cidade.	Novo Hamburgo possui estações meteorológicas para monitoramento – INMET.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover investimentos</li> <li>• Evitar lixo nas ruas</li> </ul>
<b>GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA</b>	Novo Hamburgo possui grandes áreas de relevo plano em baixas altitudes, que são áreas suscetíveis a alagamentos, em especial junto a APA Sul e nas margens	A baixa declividade de tal tipo de relevo pode ocasionar acúmulo de água e enchentes na cidade.	O relevo plano favorece a ocupação sem necessidade de técnicas complexas e caras para construções	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 22/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
	dos arroios municipais		A Presença do relevo predominantemente plano e ondulado da cidade, com declividades variando entre 3 e 20%, é considerado ótimo para a ocupação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rua Ícaro tem problemas de enchentes por conta da ponte que é muito baixa.</li> <li>• Promover infraestrutura adequada (ponte, encanamento, drenagem) – Canudos</li> </ul>
			Potencial para o cultivo de arroz nas áreas de Várzea do Rio dos Sinos	
	Existência de áreas de risco à ocupação e com declividades maiores que 20% nos bairros Roselândia, Diehl e São Jorge.	A ocorrência dessas grandes declividades gera riscos de deslizamentos de terra.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prover áreas para realocação das pessoas</li> <li>• Evitar desmatamento e corte de árvores</li> <li>• Falta destinação das habitações</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 22/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
HIDROGRAFIA	A ocupação desordenada de áreas de mananciais resulta em uma diminuição da segurança hídrica da região, podendo causar falta de água.	Os principais rios da bacia do Rio dos Sinos recebem resíduos domésticos, industriais e outros provenientes do uso agropecuário, prejudicando a qualidade da água.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecoponto de coleta de lixo</li> <li>• Programas de incentivo para reciclagem e coleta</li> <li>• Maiores investimentos</li> </ul>
		Falta monitoramento da qualidade da água dos rios e arroios de Novo Hamburgo.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliação do atendimento e infraestrutura (Rua da Conquista)</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 22/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
VEGETAÇÃO	<p>Novo Hamburgo está inserido em dois biomas distintos: o Pampa e a Mata Atlântica. O bioma Pampa corresponde a 66,76% do seu território e a Mata Atlântica apenas 33,24%.</p>	<p>Ampliação do desmatamento e isolamento das áreas verdes localizadas em áreas urbanas e rurais.</p>	<p>As APAs (Áreas de Proteção Ambiental) Norte, Sul e Lomba Grande são delimitadas pelo Plano Diretor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiscalização por parte da Prefeitura</li> </ul>
			<p>O Bioma Pampa favorece a prática de atividades pastoris, como criação de gado.</p>	
			<p>Possibilidade de estimular projetos para o plantio direto, rotação de culturas, a integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF) no município.</p>	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 22/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			O município conta com monitoramento e fiscalização da arborização existente nas áreas públicas e privadas, em áreas urbanas e rurais.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilidade de incluir arborização nas ruas e nos terrenos (falta)</li> </ul>
<b>ÁREAS NATURAIS E PROTEGIDAS</b>		Frequente pressão de ocupação nas APAs, principalmente na APA Sul. Ocupação consolidada das APPs na área do centro urbano.	Potencial para a criação de Parques nas bordas das APAs para prevenir avanços de ocupação, garantindo áreas de lazer e estímulo à prática de atividade física na cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de parques e áreas de lazer mais próximas</li> <li>• Manutenção das praças (grande quantidade de lixo, vidro nos campos)</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 22/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ÁREAS APTAS E INAPTAS AO USO E OCUPAÇÃO		Não há de monitoramento das áreas de riscos a inundações e deslizamentos na cidade.	A cidade possui um Sistema de informações geográficas de Novo Hamburgo (SIGNH) que pode contribuir para o mapeamento e monitoramento das áreas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conscientização para não ocupação dessas áreas (já existe)</li> </ul>
		Desenvolvimento da área urbana se aproximando das áreas de várzea, banhados e APPs		

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 23 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 06

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CLIMA	Aumento da frequência e intensidade dos eventos climáticos extremos, como tempestades e inundações.	Em eventos de chuva intensa ocorrem problemas de enxurradas e inundações na cidade.	Novo Hamburgo possui estações meteorológicas para monitoramento – INMET.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano de bacias de amortecimento de cheias</li> <li>• Revisão da metodologia de dimensionamento da retenção pluvial nos imóveis</li> <li>• Incentivar reuso da água da chuva vinculada à retenção pluvial</li> </ul>
	GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	Novo Hamburgo possui grandes áreas de relevo plano em baixas altitudes, que são áreas suscetíveis a alagamentos, em especial junto a APA Sul e nas margens dos arroios municipais	A baixa declividade de tal tipo de relevo pode ocasionar acúmulo de água e enchentes na cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisão do estudo da planície de inundação do Rio dos Sinos</li> </ul>
O relevo plano favorece a ocupação sem necessidade de técnicas complexas e caras para construções			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mapeamento das áreas de risco de desmoronamento</li> <li>• Aumentar a fiscalização dessas áreas, reestruturar o setor de fiscalização</li> </ul>	
			A Presença do relevo predominantemente plano e ondulado da cidade, com declividades variando entre 3 e 20%, é considerado ótimo para a ocupação.	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			Potencial para o cultivo de arroz nas áreas de Várzea do Rio dos Sinos	
	Existência de áreas de risco à ocupação e com declividades maiores que 20% nos bairros Roselândia, Diehl e São Jorge.	A ocorrência dessas grandes declividades gera riscos de deslizamentos de terra.		

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
HIDROGRAFIA	A ocupação desordenada de áreas de mananciais resulta em uma diminuição da segurança hídrica da região, podendo causar falta de água.	Os principais rios da bacia do Rio dos Sinos recebem resíduos domésticos, industriais e outros provenientes do uso agropecuário, prejudicando a qualidade da água.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço na educação ambiental</li> <li>• Atualização do Plano de Saneamento</li> <li>• Ampliação da cobertura da rede de coleta e tratamento de esgoto</li> </ul>
		Falta monitoramento da qualidade da água dos rios e arroios de Novo Hamburgo.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalização do sistema de fossa e filtro – manutenção</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
VEGETAÇÃO	<p>Novo Hamburgo está inserido em dois biomas distintos: o Pampa e a Mata Atlântica. O bioma Pampa corresponde a 66,76% do seu território e a Mata Atlântica apenas 33,24%.</p>	<p>Ampliação do desmatamento e isolamento das áreas verdes localizadas em áreas urbanas e rurais.</p>	<p>As APAs (Áreas de Proteção Ambiental) Norte, Sul e Lomba Grande são delimitadas pelo Plano Diretor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposta de criação de corredor verde, com tratamento especial de arborização e limitação de altura nas edificações</li> </ul>
			<p>O Bioma Pampa favorece a prática de atividades pastoris, como criação de gado.</p>	
			<p>Possibilidade de estimular projetos para o plantio direto, rotação de culturas, a integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF) no município.</p>	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			O município conta com monitoramento e fiscalização da arborização existente nas áreas públicas e privadas, em áreas urbanas e rurais.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano de arborização</li> <li>• Mapeamento das APPs do município e realização de rigorosa fiscalização para preservação dessas áreas</li> </ul>
<b>ÁREAS NATURAIS E PROTEGIDAS</b>		Frequente pressão de ocupação nas APAs, principalmente na APA Sul. Ocupação consolidada das APPs na área do centro urbano.	Potencial para a criação de Parques nas bordas das APAs para prevenir avanços de ocupação, garantindo áreas de lazer e estímulo à prática de atividade física na cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de áreas de lazer nas bordas das APPs para amortecimento e transição</li> <li>• Criação de Lei Municipal que determina tamanho de APP urbana</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 29/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ÁREAS APTAS E INAPTAS AO USO E OCUPAÇÃO		Não há de monitoramento das áreas de riscos a inundações e deslizamentos na cidade.	A cidade possui um Sistema de informações geográficas de Novo Hamburgo (SIGNH) que pode contribuir para o mapeamento e monitoramento das áreas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesma proposta geologia e geomorfologia</li> </ul>
		Desenvolvimento da área urbana se aproximando das áreas de várzea, banhados e APPs		

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 24 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 07

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CLIMA	Aumento da frequência e intensidade dos eventos climáticos extremos, como tempestades e inundações.	Em eventos de chuva intensa ocorrem problemas de enxurradas e inundações na cidade.	Novo Hamburgo possui estações meteorológicas para monitoramento – INMET.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria do sistema de drenagem do município</li> <li>Desenvolver programas de conscientização ambiental, em especial de gestão de resíduos</li> </ul>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar as ocupações em áreas de risco de inundação</li> <li>Criar medidas para evitar novas ocupações</li> <li>Identificar as áreas de risco</li> </ul>
GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	Novo Hamburgo possui grandes áreas de relevo plano em baixas altitudes, que são áreas suscetíveis a alagamentos, em especial junto a APA Sul e nas margens dos arroios municipais	A baixa declividade de tal tipo de relevo pode ocasionar acúmulo de água e enchentes na cidade.	O relevo plano favorece a ocupação sem necessidade de técnicas complexas e caras para construções	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criação de Ecoporto em Lomba Grande para evitar descarte irregular e inadequado</li> </ul>
			A Presença do relevo predominantemente plano e ondulado da cidade, com declividades variando entre 3 e 20%, é considerado ótimo para a ocupação.	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			Potencial para o cultivo de arroz nas áreas de Várzea do Rio dos Sinos	
	Existência de áreas de risco à ocupação e com declividades maiores que 20% nos bairros Roselândia, Diehl e São Jorge.	A ocorrência dessas grandes declividades gera riscos de deslizamentos de terra.		

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
HIDROGRAFIA	A ocupação desordenada de áreas de mananciais resulta em uma diminuição da segurança hídrica da região, podendo causar falta de água.	Os principais rios da bacia do Rio dos Sinos recebem resíduos domésticos, industriais e outros provenientes do uso agropecuário, prejudicando a qualidade da água.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento dos Poços existentes no município</li> <li>Auxiliar o Estado na fiscalização das águas subterrâneas</li> <li>Ampliação da rede de tratamento de esgoto</li> <li>Implantação da rede de tratamento de esgoto na área urbana de Lomba Grande</li> </ul>
		Falta monitoramento da qualidade da água dos rios e arroios de Novo Hamburgo.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Campanha educacional para a preservação dos arroios</li> <li>Ampliação dos programas de monitoramento dos arroios</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
VEGETAÇÃO	<p>Novo Hamburgo está inserido em dois biomas distintos: o Pampa e a Mata Atlântica. O bioma Pampa corresponde a 66,76% do seu território e a Mata Atlântica apenas 33,24%.</p>	<p>Ampliação do desmatamento e isolamento das áreas verdes localizadas em áreas urbanas e rurais.</p>	<p>As APAs (Áreas de Proteção Ambiental) Norte, Sul e Lomba Grande são delimitadas pelo Plano Diretor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de Plano de Arborização Urbana</li> <li>• RPPN – regulamentar o instrumento da Reserva Particular de Proteção Natural</li> </ul>
			<p>O Bioma Pampa favorece a prática de atividades pastoris, como criação de gado.</p>	
			<p>Possibilidade de estimular projetos para o plantio direto, rotação de culturas, a integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF) no município.</p>	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			O município conta com monitoramento e fiscalização da arborização existente nas áreas públicas e privadas, em áreas urbanas e rurais.	
<b>ÁREAS NATURAIS E PROTEGIDAS</b>		Frequente pressão de ocupação nas APAs, principalmente na APA Sul. Ocupação consolidada das APPs na área do centro urbano.	Potencial para a criação de Parques nas bordas das APAs para prevenir avanços de ocupação, garantindo áreas de lazer e estímulo à prática de atividade física na cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar a fiscalização das áreas protegidas</li> <li>• Levantamento das áreas com potencial para criação de parques nas bordas das APAs como forma de evitar a ocupação irregular e manter a preservação</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 30/11/22
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ÁREAS APTAS E INAPTAS AO USO E OCUPAÇÃO		Não há de monitoramento das áreas de riscos a inundações e deslizamentos na cidade.	A cidade possui um Sistema de informações geográficas de Novo Hamburgo (SIGNH) que pode contribuir para o mapeamento e monitoramento das áreas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliar o monitoramento das áreas de risco e conscientizar a população vulnerável sobre os riscos dessa situação</li> </ul>
		Desenvolvimento da área urbana se aproximando das áreas de várzea, banhados e APPs		

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 25 - Matriz CDP de Propostas do Eixo Ambiental da Oficina Comunitária 08

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
CLIMA	Aumento da frequência e intensidade dos eventos climáticos extremos, como tempestades e inundações.	Em eventos de chuva intensa ocorrem problemas de enxurradas e inundações na cidade.	Novo Hamburgo possui estações meteorológicas para monitoramento – INMET.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoramento de inundação</li> <li>• Medidas socio-educativas ambientais</li> <li>• Manutenção das Redes e Arroios</li> <li>• Implantação de mais redes de drenagem</li> </ul>
	GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	Novo Hamburgo possui grandes áreas de relevo plano em baixas altitudes, que são áreas suscetíveis a alagamentos, em especial junto a APA Sul e nas margens dos arroios municipais	A baixa declividade de tal tipo de relevo pode ocasionar acúmulo de água e enchentes na cidade.	
O relevo plano favorece a ocupação sem necessidade de técnicas complexas e caras para construções				
			A Presença do relevo predominantemente plano e ondulado da cidade, com declividades variando entre 3 e 20%, é considerado ótimo para a ocupação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano de Drenagem Urbana – Elaboração e execução</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			Potencial para o cultivo de arroz nas áreas de Várzea do Rio dos Sinos	
	Existência de áreas de risco à ocupação e com declividades maiores que 20% nos bairros Roselândia, Diehl e São Jorge.	A ocorrência dessas grandes declividades gera riscos de deslizamentos de terra.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoramento Pluviométrico e de deslizamentos</li> <li>• Fiscalização Imediata em Locais de Risco</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
HIDROGRAFIA	A ocupação desordenada de áreas de mananciais resulta em uma diminuição da segurança hídrica da região, podendo causar falta de água.	Os principais rios da bacia do Rio dos Sinos recebem resíduos domésticos, industriais e outros provenientes do uso agropecuário, prejudicando a qualidade da água.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas Socioeducativas</li> <li>• Manutenção e preservação da vegetação ciliar e taludes</li> </ul>
		Falta monitoramento da qualidade da água dos rios e arroios de Novo Hamburgo.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoramento constante da água (Comusa)</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
VEGETAÇÃO	<p>Novo Hamburgo está inserido em dois biomas distintos: o Pampa e a Mata Atlântica. O bioma Pampa corresponde a 66,76% do seu território e a Mata Atlântica apenas 33,24%.</p>	<p>Ampliação do desmatamento e isolamento das áreas verdes localizadas em áreas urbanas e rurais.</p>	<p>As APAs (Áreas de Proteção Ambiental) Norte, Sul e Lomba Grande são delimitadas pelo Plano Diretor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plano de Arborização</li> </ul>
			<p>O Bioma Pampa favorece a prática de atividades pastoris, como criação de gado.</p>	
			<p>Possibilidade de estimular projetos para o plantio direto, rotação de culturas, a integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF) no município.</p>	

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
			O município conta com monitoramento e fiscalização da arborização existente nas áreas públicas e privadas, em áreas urbanas e rurais.	
<b>ÁREAS NATURAIS E PROTEGIDAS</b>		Frequente pressão de ocupação nas APAs, principalmente na APA Sul. Ocupação consolidada das APPs na área do centro urbano.	Potencial para a criação de Parques nas bordas das APAs para prevenir avanços de ocupação, garantindo áreas de lazer e estímulo à prática de atividade física na cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parques Públicos nas bordas das APAs</li> <li>• Fiscalizar Ocupação Irregular</li> </ul>

TEMA: AMBIENTAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
ÁREAS APTAS E INAPTAS AO USO E OCUPAÇÃO		Não há de monitoramento das áreas de riscos a inundações e deslizamentos na cidade.	A cidade possui um Sistema de informações geográficas de Novo Hamburgo (SIGNH) que pode contribuir para o mapeamento e monitoramento das áreas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiscalizar, monitorar as áreas</li> </ul>
		Desenvolvimento da área urbana se aproximando das áreas de várzea, banhados e APPs		

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

### 8.2.3 Matriz CDP – Eixo Socioeconômico e Infraestrutura Municipal

Tabela 26 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 05

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO</b>		Carência de equipamentos de educação infantil no município	Crescimento no número de matrículas no Ensino Infantil desde 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mais ampliação, mais creches</li> </ul>
	Queda no número de matrículas no Ensino Fundamental, desde 2008		Existência do Plano Municipal de Educação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliação da estrutura do Fundamental para o Médio. Políticas públicas de acesso e permanência de adultos e jovens</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SAÚDE</b>			Melhora na expectativa de vida ao nascer e aumento no número de leitos hospitalares	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria nos atendimentos, mais treinamentos para os atendimentos, falta de equipamentos</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Carência de hospitais, UPAs, CAPSs e especialidades nos bairros mais afastados do centro	Aumento da população atendida por cobertura da saúde da família e da atenção básica de saúde	
<b>EQUIPAMENTOS DE CULTURA, ESPORTE E LAZER</b>		Carência de equipamentos de cultura nos bairros mais distantes do centro	Distribuição dispersa dos equipamentos de lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizar as estruturas das escolas para teatros e eventos especialmente nos bairros mais periféricos</li> </ul>
		Concentração dos equipamentos de esporte nos bairros Rincão, Ideal, São Jorge e Rio Branco		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a segurança em espaços públicos</li> </ul>

TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
<b>EQUIPAMENTOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL</b>		Carência de CREAS e Centro POP nos bairros mais densos de Novo Hamburgo	Existência do Plano Municipal de Assistência Social	
<b>EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA</b>		Concentração dos equipamentos de segurança distante dos bairros mais densos e nas áreas mais vulneráveis	Melhora dos indicadores de crimes de homicídio doloso, furtos entorpecentes - tráfico e roubos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posto policial 24 horas no bairro São José, Kephas, e em outros bairros que são vulneráveis</li> </ul>
<b>ABASTECIMENTO DE ÁGUA</b>		Necessidade de muitos produtos químicos para o tratamento da água devido à baixa qualidade hídrica dos rios municipais	Previsão de obras de ampliação da captação, adução e tratamento de água	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</b>		Falta de cobertura de rede de coleta de esgoto e pouco tratamento dos efluentes coletados. Apenas 7,24% do esgoto municipal é coletado e tratado	Previsão da implantação da Estação de tratamento de Esgoto Luiz Rau	
<b>DRENAGEM URBANA</b>	Aumento da frequência e intensidade dos eventos extremos de chuvas intensas e alagamentos	Redução da capacidade de vazão dos rios devido a presença de sedimentos e resíduos sólidos nos canais		
<b>RESÍDUOS SÓLIDOS</b>		Distância de 127 km até o aterro sanitário — Município Minas do Leão/RS	O município possui Coleta Seletiva, Programa de Gestão Social de Resíduos Sólidos (CATAVIDA) e ECOPONTOS	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>PAVIMENTAÇÃO</b>		A pavimentação existente apresenta sinais de envelhecimento e problemas de manutenção	Existe uma boa cobertura de vias pavimentadas	
<b>PRINCIPAIS ACESSOS</b>	Os principais acessos terrestres se dão pela BR-116 e pela RS-239		O Trensurb é uma importante alternativa disponível à população, com tarifa subsidiada	
<b>SISTEMA VIÁRIO</b>		O bairro Lomba Grande possui a segunda maior taxa de crescimento e poucas alternativas de acesso e de circulação interna		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Novas vias devem ter as caixas planejadas</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	O bairro Canudos possui a maior população absoluta e a sétima maior taxa de crescimento populacional (2000 - 2010)	A falta de centralidades secundárias consolidadas causa necessidade de deslocamentos por parte da população, sobrecarregando o sistema viário		
		Permissão de estacionamento dos dois lados da via, falta de binários e cruzamentos semaforizados em 4 tempos reduzem a fluidez do trânsito		

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>MODAIS ATIVOS</b>	O relevo muito acidentado não favorece a circulação por modais ativos, em especial de bicicletas	A rede cicloviária é muito pequena e não conectada	Possibilidade de transportar bicicletas dentro do Trensurb, fora dos horários de pico	
		O Centro Histórico possui muitos edifícios no alinhamento da rua que ficam fechados e não favorecem dinâmica com o pedestre e a circulação pelos modais ativos		
		A caminhabilidade das calçadas no Centro é boa, enquanto nos outros bairros é desfavorável.	A ampliação da iluminação em Led tende a melhorar as condições de circulação para os modais ativos	

TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL				DATA: 22/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
TRANSPORTE COLETIVO	Novo Hamburgo conta com 33 linhas de transporte coletivo. Dez dessas linhas concentram metade da demanda total	Não existe delimitação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, gerando baixa velocidade de circulação	Quase a totalidade dos equipamentos públicos e toda a mancha de ocupação urbana são atendidas pelo sistema de transporte coletivo.	
		Apenas 23,4% dos deslocamentos em Novo Hamburgo ocorrem pelo transporte coletivo. A frequência desse sistema é um dos principais problemas relatados pela população	O Trensurb possibilita deslocamentos dentro da cidade e com os outros municípios da RMPA, com tarifa subsidiada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar a frequência de horário de ônibus, principalmente em horário de pico</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TRANSPORTE INDIVIDUAL</b>	O PDMU (2019) apontou que a média de carros por pessoa em Novo Hamburgo é de 0,89. Segundo DENATRAN, a frota de veículos cresceu 65% entre os anos de 2007 e 2022	57,1% dos deslocamentos diários em Novo Hamburgo são realizados por transporte privado		
		Apenas a região do Centro tem estacionamento regulamentado (Zona Azul e Verde)	Está sendo feita a transição para pagamento por aplicativo de celular	
<b>ANÁLISE SOCIAL</b>	Forte integração com São Leopoldo por conta de trabalho ou estudo	A pequena Taxa de Crescimento da População de Novo Hamburgo indica a saída da população do município	O município apresenta Elevada Prosperidade Social o que contribui para a atração de investimentos para a economia local	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Observa-se a tendência de envelhecimento da população em Novo Hamburgo. Em 2010, 11,1% da população era idosa			
<b>EMPREGO E ATIVIDADES ECONÔMICAS</b>	Alta relevância do setor de serviços na economia local		Ganho de relevância de atividades, como restaurantes atividades de limpeza; atividades dos serviços de tecnologia da informação e atividades relacionadas a saúde	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	O município é considerado o maior polo comercial da Várzea do Rio dos Sinos	O número de empregos formais no município apresenta uma tendência de queda a partir de 2014. Também foi observada uma perda de relevância do setor de couro e calçados entre os anos de 2007 e 2019	O aumento do número de MEIs e das exportações de calçados (após 2020) pode indicar uma retomada da atividade econômica	
<b>PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB)</b>	O PIB per capita de Novo Hamburgo atingiu R\$ 39,6 mil (2010), inferior ao do estado do Rio Grande do Sul e do município de São Leopoldo, mas superior ao do Brasil	No período 2002-2019, a Taxa de Crescimento do PIB do município de Novo Hamburgo foi de -0,1%, inferior à de São Leopoldo (2,5%), e do estado do Rio Grande do Sul (1,7%)		

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 22/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TURISMO</b>	Novo Hamburgo é considerado o maior polo turístico da Várzea do Rio dos Sinos	Não há circuito turístico municipal ou instrumentos voltados ao turismo no Plano Diretor	Novo Hamburgo se destaca no turismo voltado a eventos, no turismo rural e com seu patrimônio histórico	

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 27 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 06

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO</b>		Carência de equipamentos de educação infantil no município	Crescimento no número de matrículas no Ensino Infantil desde 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escola de Educação infantil bairro Guarani</li> <li>• Ampliar escolas em Lomba Grande</li> <li>• Qualificação das escolas em geral</li> <li>• Escolas em turno integral</li> <li>• Creche e escola no bairro Liberdade</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Queda no número de matrículas no Ensino Fundamental, desde 2008		Existência do Plano Municipal de Educação	
<b>EQUIPAMENTOS DE SAÚDE</b>			Melhora na expectativa de vida ao nascer e aumento no número de leitos hospitalares	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamentos de saúde nos bairros Ideal, Ouro Branco e Lomba Grande</li> <li>• UPA no Santo Afonso</li> <li>• Ter oncologia na cidade</li> </ul>
		Carência de hospitais, UPAs, CAPSs e especialidades nos bairros mais afastados do centro	Aumento da população atendida por cobertura da saúde da família e da atenção básica de saúde	
<b>EQUIPAMENTOS DE CULTURA, ESPORTE E</b>		Carência de equipamentos de cultura nos bairros mais distantes do centro	Distribuição dispersa dos equipamentos de lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir equipamentos de esporte em toda a cidade</li> <li>• Reativar Parque do Trabalhador</li> <li>• Parcerias público/privadas para qualificar os equipamentos de cultura, esporte e lazer em toda a cidade</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Concentração dos equipamentos de esporte nos bairros Rincão, Ideal, São Jorge e Rio Branco		
<b>EQUIPAMENTOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL</b>		Carência de CREAS e Centro POP nos bairros mais densos de Novo Hamburgo	Existência do Plano Municipal de Assistência Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas públicas para assistência social</li> <li>• Atenção às mulheres em assistências específicas, como Casa da Mulher</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA</b>		Concentração dos equipamentos de segurança distante dos bairros mais densos e nas áreas mais vulneráveis	Melhora dos indicadores de crimes de homicídio doloso, furtos entorpecentes - tráfico e roubos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliação do sistema de câmeras (dispersar pelos bairros)</li> <li>• Abrangência da iluminação pública em Lomba Grande</li> <li>• Policiamento a pé</li> <li>• Integração vídeo monitoramento com policiais nas ruas</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>ABASTECIMENTO DE ÁGUA</b>		Necessidade de muitos produtos químicos para o tratamento da água devido à baixa qualidade hídrica dos rios municipais	Previsão de obras de ampliação da captação, adução e tratamento de água	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abastecimento de água em Lomba Grande e Diehl</li> <li>• Melhoria da rede existente para combater a perda de água – controle e operação do sistema – controle de pressões e vazamentos</li> </ul>
<b>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</b>		Falta de cobertura de rede de coleta de esgoto e pouco tratamento dos efluentes coletados. Apenas 7,24% do esgoto municipal é coletado e tratado	Previsão da implantação da Estação de tratamento de Esgoto Luiz Rau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalização das fossas e filtros para garantir as limpezas periódicas</li> </ul>
<b>DRENAGEM URBANA</b>	Aumento da frequência e intensidade dos eventos extremos de chuvas intensas e alagamentos	Redução da capacidade de vazão dos rios devido a presença de sedimentos e resíduos sólidos nos canais		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retenção de água no lote</li> <li>• Campanhas de conscientização sobre a drenagem urbana</li> <li>• Incentivo para o reuso da água da chuva</li> <li>• Ter bacia no Shopping iFashion Outlet</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>RESÍDUOS SÓLIDOS</b>		Distância de 127 km até o aterro sanitário — Município Minas do Leão/RS	O município possui Coleta Seletiva, Programa de Gestão Social de Resíduos Sólidos (CATAVIDA) e ECOPONTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliação da coleta seletiva</li> </ul>
<b>PAVIMENTAÇÃO</b>		A pavimentação existente apresenta sinais de envelhecimento e problemas de manutenção	Existe uma boa cobertura de vias pavimentadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a manutenção da pavimentação das vias da cidade</li> </ul>
<b>PRINCIPAIS ACESSOS</b>	Os principais acessos terrestres se dão pela BR-116 e pela RS-239		O Trensurb é uma importante alternativa disponível à população, com tarifa subsidiada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definição da Avenida dos Municípios</li> <li>• Aumentar a densidade populacional em áreas próximas do Trensurb</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>SISTEMA VIÁRIO</b>		O bairro Lomba Grande possui a segunda maior taxa de crescimento e poucas alternativas de acesso e de circulação interna		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Presidente Lucena, Pedro Adams, Sete de Setembro: definir largura da via atual e deixar de lado alargamentos</li> </ul>
	O bairro Canudos possui a maior população absoluta e a sétima maior taxa de crescimento populacional (2000 - 2010)	A falta de centralidades secundárias consolidadas causa necessidade de deslocamentos por parte da população, sobrecarregando o sistema viário		

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Permissão de estacionamento dos dois lados da via, falta de binários e cruzamentos semaforizados em 4 tempos reduzem a fluidez do trânsito		
<b>MODAIS ATIVOS</b>	O relevo muito acidentado não favorece a circulação por modais ativos, em especial de bicicletas	A rede cicloviária é muito pequena e não conectada	Possibilidade de transportar bicicletas dentro do Trensurb, fora dos horários de pico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria das calçadas</li> <li>• Melhoria das rampas de acesso de veículos, com fiscalização</li> <li>• Programa de arborização</li> <li>• Vias que comportem pessoas correndo e ciclovias com maior largura</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		O Centro Histórico possui muitos edifícios no alinhamento da rua que ficam fechados e não favorecem dinâmica com o pedestre e a circulação pelos modais ativos		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de ciclovias</li> <li>• Conectar os parques com ciclovias e espaços de corridas</li> <li>• Integrar o Parcão às ciclovias</li> <li>• Parcão com ciclovias</li> </ul>
		A caminhabilidade das calçadas no Centro é boa, enquanto nos outros bairros é desfavorável.	A ampliação da iluminação em Led tende a melhorar as condições de circulação para os modais ativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iluminação próxima a Estação Santo Afonso</li> <li>• Qualificação dos usos dos imóveis históricos, deixando com calçadas maiores</li> <li>• Rever obrigatoriedade de galerias</li> </ul>

TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL				DATA: 29/11/2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
TRANSPORTE COLETIVO	Novo Hamburgo conta com 33 linhas de transporte coletivo. Dez dessas linhas concentram metade da demanda total	Não existe delimitação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, gerando baixa velocidade de circulação	Quase a totalidade dos equipamentos públicos e toda a mancha de ocupação urbana são atendidas pelo sistema de transporte coletivo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vias expressas</li> <li>• Implantação do PDMU</li> <li>• Acessibilidade</li> </ul>
		Apenas 23,4% dos deslocamentos em Novo Hamburgo ocorrem pelo transporte coletivo. A frequência desse sistema é um dos principais problemas relatados pela população	O Trensurb possibilita deslocamentos dentro da cidade e com os outros municípios da RMPA, com tarifa subsidiada	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TRANSPORTE INDIVIDUAL</b>	O PDMU (2019) apontou que a média de carros por pessoa em Novo Hamburgo é de 0,89. Segundo DENATRAN, a frota de veículos cresceu 65% entre os anos de 2007 e 2022	57,1% dos deslocamentos diários em Novo Hamburgo são realizados por transporte privado		
		Apenas a região do Centro tem estacionamento regulamentado (Zona Azul e Verde)	Está sendo feita a transição para pagamento por aplicativo de celular	
<b>ANÁLISE SOCIAL</b>	Forte integração com São Leopoldo por conta de trabalho ou estudo	A pequena Taxa de Crescimento da População de Novo Hamburgo indica a saída da população do município	O município apresenta Elevada Prosperidade Social o que contribui para a atração de investimentos para a economia local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lomba Grande urbanizada</li> <li>• Índice no entorno do Trensurb</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Observa-se a tendência de envelhecimento da população em Novo Hamburgo. Em 2010, 11,1% da população era idosa			
<b>EMPREGO E ATIVIDADES ECONÔMICAS</b>	Alta relevância do setor de serviços na economia local		Ganho de relevância de atividades, como restaurantes atividades de limpeza; atividades dos serviços de tecnologia da informação e atividades relacionadas a saúde	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	O município é considerado o maior polo comercial da Várzea do Rio dos Sinos	O número de empregos formais no município apresenta uma tendência de queda a partir de 2014. Também foi observada uma perda de relevância do setor de couro e calçados entre os anos de 2007 e 2019	O aumento do número de MEIs e das exportações de calçados (após 2020) pode indicar uma retomada da atividade econômica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polo industrial (Zaffari e Aero clube)</li> </ul>
<b>PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB)</b>	O PIB per capita de Novo Hamburgo atingiu R\$ 39,6 mil (2010), inferior ao do estado do Rio Grande do Sul e do município de São Leopoldo, mas superior ao do Brasil	No período 2002-2019, a Taxa de Crescimento do PIB do município de Novo Hamburgo foi de -0,1%, inferior à de São Leopoldo (2,5%), e do estado do Rio Grande do Sul (1,7%)		

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 29/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TURISMO</b>	Novo Hamburgo é considerado o maior polo turístico da Várzea do Rio dos Sinos	Não há circuito turístico municipal ou instrumentos voltados ao turismo no Plano Diretor	Novo Hamburgo se destaca no turismo voltado a eventos, no turismo rural e com seu patrimônio histórico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotas de cicloturismo (municipal)</li> <li>• Ciclovía na estrada da integração</li> <li>• Incentivar a economia criativa audiovisual</li> <li>• No setor histórico ter calçadas no lugar de rua em algum ponto, para que as pessoas usufruam do patrimônio</li> <li>• Revitalização do patrimônio histórico</li> </ul>

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 28 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 07

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO</b>		Carência de equipamentos de educação infantil no município	Crescimento no número de matrículas no Ensino Infantil desde 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educação infantil com contraturno</li> <li>• Rota da distribuição poderia estar relacionada para o trabalho dos pais e não só moradia</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Queda no número de matrículas no Ensino Fundamental, desde 2008		Existência do Plano Municipal de Educação	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar o número de vagas no ensino médio e técnico</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SAÚDE</b>			Melhora na expectativa de vida ao nascer e aumento no número de leitos hospitalares	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidade de Pronto Atendimento no bairro Lomba Grande</li> <li>• Ambulância lotada no bairro</li> </ul>
		Carência de hospitais, UPAs, CAPSs e especialidades nos bairros mais afastados do centro	Aumento da população atendida por cobertura da saúde da família e da atenção básica de saúde	
<b>EQUIPAMENTOS DE CULTURA, ESPORTE E</b>		Carência de equipamentos de cultura nos bairros mais distantes do centro	Distribuição dispersa dos equipamentos de lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praça AmoLomba – melhorar infraestrutura e manutenção</li> <li>• Banheiro público</li> <li>• Retorno da Casa da Lomba</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Concentração dos equipamentos de esporte nos bairros Rincão, Ideal, São Jorge e Rio Branco		
<b>EQUIPAMENTOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL</b>		Carência de CREAS e Centro POP nos bairros mais densos de Novo Hamburgo	Existência do Plano Municipal de Assistência Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CRAS foi fechado</li> <li>• Dificuldade de acesso a cestas básicas. Faz a entrevista e depois tem que buscar</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA</b>		Concentração dos equipamentos de segurança distante dos bairros mais densos e nas áreas mais vulneráveis	Melhora dos indicadores de crimes de homicídio doloso, furtos entorpecentes - tráfico e roubos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento do número de barreiras (abordagens)</li> <li>• Base da brigada no bairro Lomba Grande</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>ABASTECIMENTO DE ÁGUA</b>		Necessidade de muitos produtos químicos para o tratamento da água devido à baixa qualidade hídrica dos rios municipais	Previsão de obras de ampliação da captação, adução e tratamento de água	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior controle da qualidade da água</li> <li>• Zona urbana da Lomba Grande deveria ter água tratada</li> </ul>
<b>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</b>		Falta de cobertura de rede de coleta de esgoto e pouco tratamento dos efluentes coletados. Apenas 7,24% do esgoto municipal é coletado e tratado	Previsão da implantação da Estação de tratamento de Esgoto Luiz Rau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se aumentar os potenciais construtivos deve-se prever infraestruturas de esgotamento sanitário</li> </ul>
<b>DRENAGEM URBANA</b>	Aumento da frequência e intensidade dos eventos extremos de chuvas intensas e alagamentos	Redução da capacidade de vazão dos rios devido a presença de sedimentos e resíduos sólidos nos canais		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se aumentar os potenciais construtivos deve-se prever infraestruturas de esgotamento sanitário – Vias citadas: Brasília, Planalto e João Aloysio</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>RESÍDUOS SÓLIDOS</b>		Distância de 127 km até o aterro sanitário — Município Minas do Leão/RS	O município possui Coleta Seletiva, Programa de Gestão Social de Resíduos Sólidos (CATAVIDA) e ECOPONTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantação do Ecoponto em Lomba Grande</li> <li>• Não há coleta seletiva em Lomba Grande</li> <li>• Não tem cooperativa em Lomba Grande</li> </ul>
<b>PAVIMENTAÇÃO</b>		A pavimentação existente apresenta sinais de envelhecimento e problemas de manutenção	Existe uma boa cobertura de vias pavimentadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outras formas de pavimentação que exigem menos manutenção</li> <li>• Vias alternativas pavimentadas</li> </ul>
<b>PRINCIPAIS ACESSOS</b>	Os principais acessos terrestres se dão pela BR-116 e pela RS-239		O Trensurb é uma importante alternativa disponível à população, com tarifa subsidiada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ERS-010</li> <li>• Acesso por Gravataí</li> <li>• Pavimentar Estrada do Wallahay</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>SISTEMA VIÁRIO</b>		O bairro Lomba Grande possui a segunda maior taxa de crescimento e poucas alternativas de acesso e de circulação interna		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria no transporte público</li> <li>• Uso de Micro-ônibus</li> <li>• Falta acostamento (perigo para o ciclista)</li> <li>• Ampliar as opções de caminho entre Lomba Grande e o restante de Novo Hamburgo</li> </ul>
	O bairro Canudos possui a maior população absoluta e a sétima maior taxa de crescimento populacional (2000 – 2010)	A falta de centralidades secundárias consolidadas causa necessidade de deslocamentos por parte da população, sobrecarregando o sistema viário		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta rota alternativa para binários</li> <li>• Rua Cipriano Barata poderia ser alternativa de binário (proprietários se disponibilizariam a ceder área)</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Permissão de estacionamento dos dois lados da via, falta de binários e cruzamentos semaforizados em 4 tempos reduzem a fluidez do trânsito		
<b>MODAIS ATIVOS</b>	O relevo muito acidentado não favorece a circulação por modais ativos, em especial de bicicletas	A rede cicloviária é muito pequena e não conectada	Possibilidade de transportar bicicletas dentro do Trensurb, fora dos horários de pico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta calçada/melhoria</li> <li>• Interligação de ciclovias</li> <li>• Criação de rota cicloviária</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		O Centro Histórico possui muitos edifícios no alinhamento da rua que ficam fechados e não favorecem dinâmica com o pedestre e a circulação pelos modais ativos		
		A caminhabilidade das calçadas no Centro é boa, enquanto nos outros bairros é desfavorável.	A ampliação da iluminação em Led tende a melhorar as condições de circulação para os modais ativos	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TRANSPORTE COLETIVO</b>	Novo Hamburgo conta com 33 linhas de transporte coletivo. Dez dessas linhas concentram metade da demanda total	Não existe delimitação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, gerando baixa velocidade de circulação	Quase a totalidade dos equipamentos públicos e toda a mancha de ocupação urbana são atendidas pelo sistema de transporte coletivo.	
		Apenas 23,4% dos deslocamentos em Novo Hamburgo ocorrem pelo transporte coletivo. A frequência desse sistema é um dos principais problemas relatados pela população	O Trensurb possibilita deslocamentos dentro da cidade e com os outros municípios da RMPA, com tarifa subsidiada	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TRANSPORTE INDIVIDUAL</b>	O PDMU (2019) apontou que a média de carros por pessoa em Novo Hamburgo é de 0,89. Segundo DENATRAN, a frota de veículos cresceu 65% entre os anos de 2007 e 2022	57,1% dos deslocamentos diários em Novo Hamburgo são realizados por transporte privado		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de transporte público de qualidade</li> <li>• Corredor de ônibus</li> </ul>
		Apenas a região do Centro tem estacionamento regulamentado (Zona Azul e Verde)	Está sendo feita a transição para pagamento por aplicativo de celular	
<b>ANÁLISE SOCIAL</b>	Forte integração com São Leopoldo por conta de trabalho ou estudo	A pequena Taxa de Crescimento da População de Novo Hamburgo indica a saída da população do município	O município apresenta Elevada Prosperidade Social o que contribui para a atração de investimentos para a economia local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor qualidade de emprego</li> <li>• Plano de empreendedorismo para jovens recém formados</li> <li>• Escola técnica agrícola para manutenção da propriedade da família</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Observa-se a tendência de envelhecimento da população em Novo Hamburgo. Em 2010, 11,1% da população era idosa			
<b>EMPREGO E ATIVIDADES ECONÔMICAS</b>	Alta relevância do setor de serviços na economia local		Ganho de relevância de atividades, como restaurantes atividades de limpeza; atividades dos serviços de tecnologia da informação e atividades relacionadas a saúde	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	O município é considerado o maior polo comercial da Várzea do Rio dos Sinos	O número de empregos formais no município apresenta uma tendência de queda a partir de 2014. Também foi observada uma perda de relevância do setor de couro e calçados entre os anos de 2007 e 2019	O aumento do número de MEIs e das exportações de calçados (após 2020) pode indicar uma retomada da atividade econômica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atração de grandes empresas</li> <li>• Incentivos fiscais</li> <li>• Espaço para produtores tipo CEASA</li> </ul>
<b>PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB)</b>	O PIB per capita de Novo Hamburgo atingiu R\$ 39,6 mil (2010), inferior ao do estado do Rio Grande do Sul e do município de São Leopoldo, mas superior ao do Brasil	No período 2002-2019, a Taxa de Crescimento do PIB do município de Novo Hamburgo foi de -0,1%, inferior à de São Leopoldo (2,5%), e do estado do Rio Grande do Sul (1,7%)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destinar áreas industriais em Lomba Grande</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 30/11/2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TURISMO</b>	Novo Hamburgo é considerado o maior polo turístico da Várzea do Rio dos Sinos	Não há circuito turístico municipal ou instrumentos voltados ao turismo no Plano Diretor	Novo Hamburgo se destaca no turismo voltado a eventos, no turismo rural e com seu patrimônio histórico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento econômico e turístico</li> <li>• Apoio e investimento nas ações que já estão ocorrendo</li> </ul>

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

Tabela 29 - Matriz CDP de Propostas dos Eixos Socioeconômico e Infraestrutura Municipal da Oficina Comunitária 08

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO</b>		Carência de equipamentos de educação infantil no município	Crescimento no número de matrículas no Ensino Infantil desde 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar o número de equipamentos, a oferta de vagas e a qualidade dos equipamentos</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Queda no número de matrículas no Ensino Fundamental, desde 2008		Existência do Plano Municipal de Educação	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trazer mais oportunidades de ensino médio técnico</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SAÚDE</b>			Melhora na expectativa de vida ao nascer e aumento no número de leitos hospitalares	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhora da Infraestrutura dos equipamentos e mais capacitação dos profissionais de Saúde</li> </ul>
		Carência de hospitais, UPAs, CAPSs e especialidades nos bairros mais afastados do centro	Aumento da população atendida por cobertura da saúde da família e da atenção básica de saúde	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mais equipamentos de pronto-atendimento e emergência</li> <li>• Reorganização do sistema; gestão</li> <li>• Secretaria de saúde mais próxima à SDS</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE CULTURA, ESPORTE E</b>		Carência de equipamentos de cultura nos bairros mais distantes do centro	Distribuição dispersa dos equipamentos de lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantar e equipar as praças ainda não ocupadas</li> <li>• Programa de conscientização da população sobre a manutenção dos equipamentos</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Concentração dos equipamentos de esporte nos bairros Rincão, Ideal, São Jorge e Rio Branco		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trazer eventos Culturais para o bairro Canudos do tipo "Virada Cultural"</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL</b>		Carência de CREAS e Centro POP nos bairros mais densos de Novo Hamburgo	Existência do Plano Municipal de Assistência Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integração dos setores da Administração para encaminhamento à SDS diante dos problemas sociais encontrados no dia-a-dia</li> <li>• Serviço de Assistência ativa, mais descentralizado, indo até a população</li> </ul>
<b>EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA</b>		Concentração dos equipamentos de segurança distante dos bairros mais densos e nas áreas mais vulneráveis	Melhora dos indicadores de crimes de homicídio doloso, furtos entorpecentes - tráfico e roubos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço no efetivo de policiais e da guarda municipal</li> <li>• Aumento dos pontos de videomonitoramento nos bairros mais densos</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>ABASTECIMENTO DE ÁGUA</b>		Necessidade de muitos produtos químicos para o tratamento da água devido à baixa qualidade hídrica dos rios municipais	Previsão de obras de ampliação da captação, adução e tratamento de água	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concluir as obras de ampliação de tratamento</li> <li>• Melhorar abastecimento de água nos bairros ao Norte</li> </ul>
<b>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</b>		Falta de cobertura de rede de coleta de esgoto e pouco tratamento dos efluentes coletados. Apenas 7,24% do esgoto municipal é coletado e tratado	Previsão da implantação da Estação de tratamento de Esgoto Luiz Rau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar a rede de coleta e tratamento</li> <li>• Fiscalizar limpeza de Fossa e Filtro</li> </ul>
<b>DRENAGEM URBANA</b>	Aumento da frequência e intensidade dos eventos extremos de chuvas intensas e alagamentos	Redução da capacidade de vazão dos rios devido a presença de sedimentos e resíduos sólidos nos canais		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção da rede de drenagem existente</li> <li>• Implantação e revisão das Bacias de Contenção [Urgentemente]</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>RESÍDUOS SÓLIDOS</b>		Distância de 127 km até o aterro sanitário — Município Minas do Leão/RS	O município possui Coleta Seletiva, Programa de Gestão Social de Resíduos Sólidos (CATAVIDA) e ECOPONTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliação da Rota do CATAVIDA</li> <li>• Programa de incentivo à separação do lixo</li> </ul>
<b>PAVIMENTAÇÃO</b>		A pavimentação existente apresenta sinais de envelhecimento e problemas de manutenção	Existe uma boa cobertura de vias pavimentadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior incentivo para desenvolvimento das cooperativas de triagem</li> <li>• Planejamento do recapeamento em horários que não atrapalhem o trânsito</li> <li>• Implantar outras alternativas de pavimentos (+permeabilidade)</li> </ul>
<b>PRINCIPAIS ACESSOS</b>	Os principais acessos terrestres se dão pela BR-116 e pela RS-239		O Trensurb é uma importante alternativa disponível à população, com tarifa subsidiada	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>SISTEMA VIÁRIO</b>		O bairro Lomba Grande possui a segunda maior taxa de crescimento e poucas alternativas de acesso e de circulação interna		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em Canudos, complementar a malha viária, sentido Leste – Oeste</li> <li>• Binário na Bartolomeu Gusmão</li> </ul>
	O bairro Canudos possui a maior população absoluta e a sétima maior taxa de crescimento populacional (2000 - 2010)	A falta de centralidades secundárias consolidadas causa necessidade de deslocamentos por parte da população, sobrecarregando o sistema viário		

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		Permissão de estacionamento dos dois lados da via, falta de binários e cruzamentos semaforizados em 4 tempos reduzem a fluidez do trânsito		
<b>MODAIS ATIVOS</b>	O relevo muito acidentado não favorece a circulação por modais ativos, em especial de bicicletas	A rede cicloviária é muito pequena e não conectada	Possibilidade de transportar bicicletas dentro do Trensurb, fora dos horários de pico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestrutura de ciclovias em Canudos</li> <li>• Conectar as ciclovias existentes</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
		O Centro Histórico possui muitos edifícios no alinhamento da rua que ficam fechados e não favorecem dinâmica com o pedestre e a circulação pelos modais ativos		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiscalização da execução dos passeios públicos</li> </ul>
		A caminhabilidade das calçadas no Centro é boa, enquanto nos outros bairros é desfavorável.	A ampliação da iluminação em Led tende a melhorar as condições de circulação para os modais ativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernização da iluminação pública, substituição por LED</li> </ul>

TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL				DATA: 01 / 12 / 2022
SUBTEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	PROPOSTAS
TRANSPORTE COLETIVO	Novo Hamburgo conta com 33 linhas de transporte coletivo. Dez dessas linhas concentram metade da demanda total	Não existe delimitação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, gerando baixa velocidade de circulação	Quase a totalidade dos equipamentos públicos e toda a mancha de ocupação urbana são atendidas pelo sistema de transporte coletivo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mais horários</li> <li>• Rever horários de fim de semana (Não tem ônibus no domingo em Canudos!)</li> </ul>
		Apenas 23,4% dos deslocamentos em Novo Hamburgo ocorrem pelo transporte coletivo. A frequência desse sistema é um dos principais problemas relatados pela população	O Trensurb possibilita deslocamentos dentro da cidade e com os outros municípios da RMPA, com tarifa subsidiada	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TRANSPORTE INDIVIDUAL</b>	O PDMU (2019) apontou que a média de carros por pessoa em Novo Hamburgo é de 0,89. Segundo DENATRAN, a frota de veículos cresceu 65% entre os anos de 2007 e 2022	57,1% dos deslocamentos diários em Novo Hamburgo são realizados por transporte privado		
		Apenas a região do Centro tem estacionamento regulamentado (Zona Azul e Verde)	Está sendo feita a transição para pagamento por aplicativo de celular	
<b>ANÁLISE SOCIAL</b>	Forte integração com São Leopoldo por conta de trabalho ou estudo	A pequena Taxa de Crescimento da População de Novo Hamburgo indica a saída da população do município	O município apresenta Elevada Prosperidade Social o que contribui para a atração de investimentos para a economia local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geração de emprego</li> <li>• Atração de empresas</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	Observa-se a tendência de envelhecimento da população em Novo Hamburgo. Em 2010, 11,1% da população era idosa			
<b>EMPREGO E ATIVIDADES ECONÔMICAS</b>	Alta relevância do setor de serviços na economia local		Ganho de relevância de atividades, como restaurantes atividades de limpeza; atividades dos serviços de tecnologia da informação e atividades relacionadas a saúde	

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
	O município é considerado o maior polo comercial da Várzea do Rio dos Sinos	O número de empregos formais no município apresenta uma tendência de queda a partir de 2014. Também foi observada uma perda de relevância do setor de couro e calçados entre os anos de 2007 e 2019	O aumento do número de MEIs e das exportações de calçados (após 2020) pode indicar uma retomada da atividade econômica	
<b>PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB)</b>	O PIB per capita de Novo Hamburgo atingiu R\$ 39,6 mil (2010), inferior ao do estado do Rio Grande do Sul e do município de São Leopoldo, mas superior ao do Brasil	No período 2002-2019, a Taxa de Crescimento do PIB do município de Novo Hamburgo foi de -0,1%, inferior à de São Leopoldo (2,5%), e do estado do Rio Grande do Sul (1,7%)		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mais geração de emprego e renda</li> </ul>

<b>TEMA: SOCIOECONÔMICO E INFRAESTRUTURA MUNICIPAL</b>				DATA: 01 / 12 / 2022
<b>SUBTEMA</b>	<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>	<b>PROPOSTAS</b>
<b>TURISMO</b>	Novo Hamburgo é considerado o maior polo turístico da Várzea do Rio dos Sinos	Não há circuito turístico municipal ou instrumentos voltados ao turismo no Plano Diretor	Novo Hamburgo se destaca no turismo voltado a eventos, no turismo rural e com seu patrimônio histórico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capítulo no Plano Diretor que fale de Desenvolvimento Econômico e turismo</li> </ul>

Fonte: Elaborado por URBTEC™ (2022) com informações coletadas nas Oficinas Comunitárias de Propostas.

### 8.3 ANEXO III – FICHAS DE CONTRIBUIÇÃO

<b>NOME:</b> Mateus [...]	<b>DATA:</b> 29/11/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> Alteração dos tamanhos dos condomínios. Lomba Grande precisa expandir e uma opção é por meio de condomínios (oferecendo segurança e lazer), o problema é que os condomínios aprovados são pequenos demais para que exista infraestrutura suficiente que atraia o morador para o bairro de Lomba Grande (pois sem infraestrutura, morador escolhe condomínio no centro de Novo Hamburgo). Aprovar projetos de condomínios maiores	

<b>NOME:</b> Juliano [...]	<b>DATA:</b> 29/11/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> Para preservação do patrimônio histórico seria necessário incentivos/instrumentos que auxiliassem/incentivassem os proprietários a preservarem seus imóveis. Maioria esmagadora não possui recursos financeiros para manter os imóveis.	

<b>NOME:</b> Eliseu [...]	<b>DATA:</b> 29/11/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> Que sejam liberadas as construções de prédios acima de 5 andares no Morro dos Papagaios.	

<b>NOME:</b> Andréa [...]	<b>DATA:</b> 01/12/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Área da Trensurb próximo ao Shopping de NH. Deve haver incentivo de qualificação de integração do tipo de estímulo a ser dado. Aplicação das vias ao terminal, sustentabilidade e humanização. Área para receber pessoas com qualidade, verde e integrado ao tipo de uso. Não deve ser chamado de “camelódromo”.</li><li>▪ Plano de arborização urbana, com implantação na área central da cidade. O Centro é bastante deficiente, havendo polos de calor extremos. Árvores com problemas de envelhecimento e raízes salientes interferindo na circulação dos pedestres.</li><li>▪ Bairro histórico de Novo Hamburgo “Hamburgo Velho” – Tratamento especial de valorização e mistura de usos para dinamizar sua ocupação e vida – cuidado muito grande com a questão de alturas. Comércio, residência, emprego.</li><li>▪ Mobilidade urbana integrada com vista nos grandes acúmulos de engarrafamentos nas áreas centrais. Pontos muito específicos de distribuição de trânsito. Exemplo 01: Guia Lopes com Coronel Travassos. Exemplo 02: Marcílio Dias com Bento Gonçalves e 1º de Março.</li></ul>	

---

<b>NOME:</b> Marcos Roberto Linck	<b>DATA:</b> 01/12/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> Lixo urbano: Políticas de incentivo para separar o lixo e criar locais com responsáveis por receber e organizar os depósitos para coleta.	

<b>NOME:</b> Fátima Beatriz Raimundo	<b>DATA:</b> 01/12/2022
<b>DÚVIDAS E CONTRIBUIÇÕES:</b> Uma fiscalização mais rigorosa a respeito dos lixos no município. Lixos que são dispensados em áreas impróprias.	