LEI COMPLEMENTAR Nº 295, DE 12 DE JUNHO DE 2019.

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana, por intermédio do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, estabelecendo normas e diretrizes, e dá outras providências.

Ari Genézio Lafin, Prefeito Municipal de Sorriso, Estado de Mato Grosso, faço saber que a Câmara Municipal de Sorriso aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

TÍTULO I
DA CONCEITUAÇÃO, FINALIDADE E ABRANGÊNCIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município de Sorriso.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento sustentável, por meio do planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º São infraestruturas da Mobilidade Urbana do Município de Sorriso:

I - ruas, avenidas, rodovias, estradas, vielas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;

II - transposições aos cursos d'água e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;

III - estacionamentos públicos e privados;

IV - terminais, estações e demais conexões de transporte;

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

VI - sinalização viária e de trânsito; e,

VII - equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

TÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

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

I – ACESSIBILIDADE - condição de acesso das pessoas às áreas e atividades

urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL - disponibilização de meios físicos e tecnológicos para que todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;

III – BICICLETÁRIO - local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

IV – CICLOFAIXA - espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V – CICLORROTAS OU VIA CICLÁVEL - caminhos com ou sem sinalização específica ao ciclista, que se apresentam como seguros e compatível com os demais fluxos de veículos e/ou pedestres;

VI – CICLOVIA - espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VII – INTEGRAÇÃO MODAL - participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

VIII – FAIXA COMPARTILHADA - faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

IX – FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS - faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

X – FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO - faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XI – GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA – medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XII – LOGÍSTICA URBANA - estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente e adoção de tecnologia para operação e controle;

XIII – MOBILIDADE URBANA - conjunto de deslocamentos com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos meios de transporte;

XIV – MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL - realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XV – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS - modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XVI – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS - modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVII – OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA - conjunto de intervenções

e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XVIII – PARACICLO - local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIX – PISTA EXCLUSIVA - pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XX – POLÍTICA DE PREÇO - política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos.

XXI – REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;

XXII – SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXIII – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO - serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXIV – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL - meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXV – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXVI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL - serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXVII – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXVIII – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS - serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX – VIA - superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central; e,

XXX – VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE - via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

TÍTULO III
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável do Município de Sorriso, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

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

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

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

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

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

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

VII - integração entre os municípios adjacentes.

Art. 7º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades com estímulo às novas tecnologias limpas, tais como veículos e ônibus elétricos; e,

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

TÍTULO IV
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 8º São atribuições do Município:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

TÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 9º O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;

III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor e respectivas políticas do uso e ocupação do solo;

IV - adoção de sistema eletrônico de arrecadação da tarifa como contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para integração entre os ônibus, micro-ônibus e midi-ônibus que venham fazer parte do sistema de transporte público municipal;

V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - promoção da integração tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema cicloviário;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;

X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo; e,

XI - adoção de sistema de monitoramento e informação ao usuário e de gestão e monitoramento através de sistema "GPS" ou similar.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus

instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - adoção da Bilhetagem Eletrônica estabelecendo as condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente e ainda possibilitando a integração entre as linhas, sem a cobrança de nova tarifa;

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

VI - qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme:

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato;

III - adoção de sistema "GPS" ou superior tecnologia para gestão e monitoramento da frota; e,

IV - adoção de sistema de informação ao usuário, através de sistema "GPS" ou superior tecnologia com aplicativos via celular, sites, totens e painéis informativos.

Art. 11. Os serviços de transporte coletivo por fretamento, no âmbito do município, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e deverão ser vistoriados anualmente pela municipalidade.

Art. 12. O serviço de transporte público, por intermédio de táxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – o direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos em lei municipal específica.

II - o aprimoramento da identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, que além da pintura uniformizada, promova a identidade com deste serviço privado de caráter público com ícones da municipalidade.

III - o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, em caso de falecimento, nos termos da Lei Federal nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 13. São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - receber o serviço de qualidade e adequado;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

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

Art. 14. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - dos Conselhos existentes e afins ao tema da Mobilidade Urbana, com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - das Audiências e Consultas Públicas; e,

IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

TÍTULO VI
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 15. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 16. Consideram-se atribuições mínimas do município como órgão gestor incumbido respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei Complementar;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e,
VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 17. O município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes itens:

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

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob determinado controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;

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

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

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

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 18. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei Complementar, bem como disciplinar:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - a limitação do uso de cadeiras e mesas de bares nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 3m (três metros) para circulação dos pedestres.

VIII - os polos geradores de viagens;

IX - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

X - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

XI - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e,

XII - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 19. Da classificação do sistema viário:

I - Rodovias – são vias rurais pavimentadas, correspondendo a uma via de transporte interurbano de alta velocidade, que podem ou não proibir o seu uso por parte de pedestres e ciclistas, sendo de fácil identificação por sua denominação.

II - Estradas Municipais – são vias construídas pelo governo municipal e se destinam ao interesse deste;

III - Vias Arteriais – são vias que atendem ao tráfego de longo percurso e aos grandes fluxos de tráfego interno. Essa rede de vias arteriais proporciona acesso direto aos eixos rodoviários e aos principais geradores de tráfego, tais como: a área central, terminais de passageiros, anel viário e faz a interligação de toda a área urbana. As vias arteriais apresentam pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si, por faixa divisória ou pela presença de canteiro central;

IV - Vias Principais - são vias que atendem as ligações entre bairros, na maioria das vezes ligadas às vias arteriais, através de interseções, com grande e médio fluxo de veículos. As vias principais apresentam pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si por faixa divisória ou pela presença de canteiro central;

V - Vias Coletoras – são vias que têm a função de coletar o tráfego das vias principais e canalizá-lo às vias locais e bairros, acomodando fluxos de tráfego local dentro das áreas residenciais, comerciais e industriais, além de atender aos trechos coletores/distribuidores de alguns itinerários de ônibus;

VI - Vias Locais – são vias destinadas ao tráfego interno dos bairros. O sistema de vias locais compreende facilidades próprias e serve, primeiramente, para proporcionar acesso direto aos locais de residência, lazer e trabalho. O sistema oferece o mais baixo plano de mobilidade e geralmente, não contém rotas de veículos destinados ao transporte coletivo;

VII – Vias Especiais - são vias destinadas ao tráfego interno, geralmente sem ligação direta entre duas vias distintas, com Padrão Geométrico Mínimo diferenciado;

VIII - Vielas – via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;

IX– Estradas Vicinais – via de circulação entre distritos e comunidades rurais, utilizadas como acesso e escoamento da produção agrícola e pecuária;

X – Estradas Parque – via de circulação entre distritos e comunidades rurais, funcionando como acesso aprazível, ideal para pratica de caminhada ou ciclo turístico;

XI – Ciclovias – via segregada de circulação de bicicletas. Essa separação pode ser através de mureta, meio fio, grade, blocos de concreto ou outro tipo de isolamento fixo. A ciclovia é indicada para as avenidas e vias expressas de tráfego rápido e intenso.

XII – Ciclofaixas – Via de circulação de bicicletas sem separação física de qualquer tipo, sendo delimitada apenas por uma faixa pintada no chão. Pode haver "olho de gato" ou no máximo os tachões do tipo "tartaruga". A ciclofaixa é indicada para vias de trânsito motorizado menos intenso.

§ 1º Na eventualidade de ser proposto ao Município um empreendimento, seja habitacional ou empresarial, que exija abertura de nova via, caberá ao empreendedor observar

e atender às diretrizes da Lei de Sistema Viário, tendo que assumir os custos relativos à elaboração do projeto e execução do sistema viário que corresponder e for indispensável ao empreendimento.

§ 2º Possíveis alterações de classificação viária, quando apontadas nos estudos de tráfego e impacto de vizinhança, poderão ser realizadas através de decreto, após os estudos estarem devidamente acervados no CREA ou CAU.

Art. 20. As vias e suas funções serão classificadas conforme previsto na Lei Municipal do Sistema Viário.

Art. 21. Para os gabaritos viários na implantação de novas vias, deverão ser adotados os PGM's (Padrão Geométrico Mínimo) estabelecidos na Lei Municipal de Sistema Viário, assegurando a implantação de ciclovias e ciclofaixas.

§ 1º As calçadas deverão ser constituídas por passeios – parte destinada ao deslocamento de pedestres – e faixa de serviços – destinada à colocação de postes, placas, lixeiras, etc.

§ 2º Os passeios deverão apresentar piso uniforme, contínuo e sem degraus. Eventuais desníveis entre a calçada e o acesso às construções lindeiras deverão ser vencidos no interior da propriedade, sendo terminantemente proibido efetuar rampas na faixa de domínio da calçada.

TÍTULO VII
DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO
CAPÍTULO I
DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 22. Consideram-se Áreas de Intervenção (AI) no Sistema Viário as localidades que apresentam algum nível de criticidade nos âmbitos da Mobilidade, seja carência, degradação ou desorganização, em seu caráter infraestrutural ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, definidas neste Plano de Mobilidade Urbana como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução se estiverem sob competência municipal e, definidas como DIRETRIZES se a sua efetivação, em termos de competência legal, requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Parágrafo único. Como META, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros: a) de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor; e, b) prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio (5 anos).

Art. 23. Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO (AI):

I - rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombofaixas no núcleo do município e nos bairros adjacentes, destinada a intervenção em locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios munícipes, a critério do Município;

II - revisão de parâmetros para empreendimentos geradores de tráfego, principalmente pela discussão do Uso e Ocupação no município. Conjuntamente deverão ser revistos os aspectos físicos de geometria viária, tais como dimensões, estacionamentos, impactos na classificação viária e tipos de pavimento, condições dos passeios, conjuntos semafóricos e melhoramentos no transporte público.

III - o tratamento uniforme dos passeios das ruas do município, devendo respeitar o padrão definido e aprovado por Lei específica, sendo implantado em toda a cidade de forma gradativa.

CAPÍTULO II
DOS PROJETOS VIÁRIOS

Art. 24. Os Projetos Viários (PV) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano, sendo os seus dois objetivos centrais a qualidade do espaço e o desenvolvimento local.

Parágrafo único. Os projetos viários distinguem-se das áreas de intervenção, não se configurando apenas como procedimentos de recuperação, regeneração, remediação, intervenções em áreas degradadas, mas sim como aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública.

Art. 25. Estão definidos como PROJETOS VIÁRIOS (PV):

I - modificação de circulação, implantando os grandes sistemas binários de circulação. Refere-se à discussão geral de circulação, trata-se de META, cujo prazo é médio, devendo ser elaborado projeto de sinalização específico.

II - novos acessos às Rodovias (BR e MT), através de gestão para implantação de intervenções viárias, a fim de evitar grandes trajetos para as diversas comunidades, fazendas e empresas ao longo das rodovias. Trata-se de DIRETRIZ junto à ANTT, cujo prazo é médio, devendo ser elaborado projeto para que o município preserve os interesses do tráfego local.

III - gestão para implantação de anéis de contorno, como sistema articulador rodoviário servindo de limitante à expansão urbana de Sorriso. Trata-se de DIRETRIZ junto a SINFRA e ANTT.

IV - criação de gestão administrativa com mecanismos de planejamento e mobilidade urbana, visando o gerenciamento integrado para articulação da política de mobilidade em um único órgão público. Trata-se de META, com prazo médio, em consonância com o apontado na Política Nacional de Mobilidade.

V - modernização da sinalização semafórica referindo-se ao tratamento geral nos semáforos existentes e nos novos conjuntos a serem implantados, incluindo o uso obrigatório de focos para os pedestres, onde houver travessias sinalizadas.

VI - implantação de um sistema de monitoramento e gestão de trânsito, por meio de fiscalização eletrônica, através da implantação de radares e de câmeras, facilitando a fiscalização/monitoramento do município.

VII - ligações viárias para otimização de itinerários de transporte público coletivo, buscando priorizar as ligações entre os bairros.

VIII – dotar a cidade de um Plano Cicloviário, consistindo em conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte. Consistem como META obedecida as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias.

IX – Elaboração de um Plano de Sinalização de Orientação, referindo-se a um conjunto de medidas para viabilizar rotas em toda a cidade, definido como META.

CAPÍTULO III
DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

Art. 26. Os Projetos Estratégicos (PE) configuram-se como propostas que visam aprimorar e aperfeiçoar, o desempenho do município ou de um equipamento urbano de grande relevância.

Parágrafo único. Os projetos estratégicos distinguem-se dos projetos viários, não se configurando apenas como procedimentos de aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública, mas sim com o objetivo central no Desenvolvimento Sustentável baseado nos seguintes aspectos: Economicamente Includente, Socialmente Justo e Ambientalmente Equilibrado.

Art. 27. Estão definidos como Projetos Estratégicos (PE):

I – implantação de Parques Lineares como forma de preservação ambiental, criando locais seguros para caminhada e passeio com bicicleta, a serem localizados nas áreas lindeiras dos cursos d'água.

II – a identificação de oportunidades macroeconômicas a partir da localização do município no eixo das rodovias (BR e MT), viabilizando a expansão dos parques indústrias.

TÍTULO VIII
DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE

CAPÍTULO I
DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 28. Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte (AIT) as regiões que apresentam algum nível de criticidade, devendo ser priorizados segundo critérios técnicos, que justificam intervenções imediatas, tais como:

I - a adequação de pontos e travessias para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento da NBR 9050 2015, para o cumprimento na infraestrutura urbana, como pontos, passeios, travessias e faixas elevadas.

CAPÍTULO II
DOS PROJETOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 29. Os projetos de transporte público coletivo configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho do sistema de Transporte Público. Seus objetivos consistem na melhoria do serviço de transporte público coletivo do município e no desenvolvimento local, tais como:

I – a identificação dos pontos, das linhas atendidas, do itinerário e da tabela de horários no projeto de abrigo de ônibus, devendo o abrigo ser iluminado, contar com lixeira e bancos;

II – a adoção do monitoramento por GPS disponibilizado à população em geral. Trata-se de META, com prazo médio. O sistema deverá ser utilizado como instrumento de fiscalização por parte do poder público.

III – a implantação do Bilhete Único, como instrumento de justiça social, estabelecendo a integração dos ônibus, sem o pagamento de nova tarifa.

IV – a implantação de novas linhas para o transporte coletivo com o caráter de integração e atendimento do setor industrial do eixo das Rodovias com os bairros do município. Trata-se de META, cujo prazo é médio, com a redefinição geral das linhas existentes, visando construir uma nova rede de transporte, ordenando a distribuição dos ônibus do sistema municipal. A constituição de rede do transporte poderá ser competitiva com o deslocamento individual, aproveitando-se das novas possibilidades de itinerários com os diversos Projetos Viários apontados neste Plano de Mobilidade.

V – a definição das distâncias entre paradas, contemplando-se o aspecto acessibilidade (distância de caminhada), concentração de usuários nos pontos de parada e tempo de parada para as operações de embarque e desembarque, além da classificação e função da via no trajeto a ser percorrido pelo ônibus.

VI - o subsídio para o transporte, que deverá ser regulamentado por Decreto, baseando-se na melhoria da oferta e qualidade do serviço prestado.

Parágrafo único. A implantação dos projetos voltados às melhorias no transporte coletivo é de responsabilidade da empresa concessionária. Os novos empreendimentos poderão custear melhorias no trânsito e sistema viário do município, como forma de mitigar os impactos gerados pelos mesmos.

CAPÍTULO III
DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 30. O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, e observados os princípios e diretrizes desta Lei Complementar fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada

período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Esta Lei Complementar deverá constituir base, nos assuntos pertinentes à Mobilidade Urbana, para a elaboração da Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Art. 32. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Sorriso, Estado de Mato Grosso, em 12 de junho de 2019.

ARI GENÉZIO LAFIN
Prefeito Municipal

ESTEVAM HUNGARO CALVO FILHO
Secretário de Administração

Publicado em:
Local: DOC TCE/MT
Data: 17/06/2019

SUMÁRIO

TÍTULO I 1
DA CONCEITUAÇÃO, FINALIDADE E ABRANGÊNCIA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA 1
TÍTULO II 1
DAS DEFINIÇÕES 1
TÍTULO III 4
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA 4
TÍTULO IV 5
DAS ATRIBUIÇÕES 5
TÍTULO V 5
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO 5
TÍTULO VI 7
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA 7
TÍTULO VII 10
DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO 10
CAPÍTULO I 10
DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO 10
CAPÍTULO II 11
DOS PROJETOS VIÁRIOS 11
CAPÍTULO III 12
DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS 12
TÍTULO VIII 12
DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE 12
CAPÍTULO I 12
DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO 12
CAPÍTULO II 13
DOS PROJETOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO 13
CAPÍTULO III 13
DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA 13
CAPÍTULO IV 14
DISPOSIÇÕES FINAIS 14