



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS

PLANO DE MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO DO MUNICÍPIO

RELATÓRIO TÉCNICO

MINUTA DO PROJETO DE LEI

Novembro/2017



Ficha Técnica

Diretoria de Projetos e Obras

URBANIZA ENGENHARIA CONSULTIVA

Responsável Técnico Principal: **Laurenço Silva Linhares**
Engenheiro Civil – CREA- 0400101049-SP

Equipe Técnica da Urbaniza Engenharia

Eng. Luciana Ferraro Adjemian
Coordenadora Geral do Contrato

Eng. Nídia Maria Hallage Coltri
Chefe de Equipe de Estudos de Mobilidade Urbana

Tec. Alexandre Zum Winkel
Chefe de Equipe de Estudos de Tráfego

Arq. Angélica Dantas Gama
Membro de Equipe

Coordenação Técnica

MINISTÉRIO PÚBLICO
Jeater Waldemar Maciel Correa Santos
Geógrafo – CREA PR-23207/D



SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO	4
1.1	Introdução	4
1.2	Dados Contratuais	4
2.	JUSTIFICATIVA	5
3.	Minuta do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana e Rural	6



1. APRESENTAÇÃO

1.1 Introdução

O presente trabalho, elaborado pela empresa Urbaniza Engenharia Consultiva Ltda., destina-se à apresentação da Minuta do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Rondonópolis.

1.2 Dados Contratuais

Contratada:	Urbaniza Engenharia Consultiva Ltda. (CNPJ: 00.963.096/001-93)
Contratante:	ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S/A (CNPJ: 24.962.466/0001-36)
Número do Contrato:	CTR Nº 4820003070
Data da Assinatura:	13/01/2017
Objeto do Contrato:	Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e Atualização do Plano Diretor Municipal de Rondonópolis/MT
Data da Ordem de Serviços:	13/02/2017
Coordenador do Projeto:	Engenheira Luciana Ferraro Adjemian
CREA Nº:	5061078594



2. JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos, o país tem assistido ao crescimento da demanda por serviços de transporte de massa, crescimento dos congestionamentos nas grandes cidades, poluição do ar, além de outros problemas gerados pela ausência de políticas públicas voltadas à mobilidade nos grandes centros urbanos. Isso gera impactos negativos na vida cotidiana da população, que se vê a cada dia, com maiores dificuldades de deslocamento, especialmente nas maiores cidades brasileiras.

O Ministério das Cidades, em conjunto com diversos segmentos da sociedade, visando melhorar as condições de deslocamento e conseqüentemente a qualidade de vida das pessoas, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, através da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Como importante instrumento de desenvolvimento, reza em seu artigo 2º, que tem por objetivo "contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana".

Outro elemento importante a ser considerado importante na PNMU é a instituição da obrigatoriedade dos municípios com mais de 20.000 habitantes desenvolverem seus planos municipais de mobilidade urbana, sob pena de ficarem impedidos de receberem recursos federais para investimentos nessas áreas.

Com a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, o Município passa a pensar os seus problemas e potencialidades de forma macro, criando condições de planejar seu desenvolvimento e melhorar a mobilidade.

Assim como outras cidades no Brasil, Rondonópolis foi construída centrada no transporte motorizado, individual e rodoviário, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de se suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige.

O Plano de Mobilidade Urbana e Rural de Rondonópolis foi desenvolvido com ações e propostas voltadas às PESSOAS, garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável.



3. MINUTA DO PROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA E RURAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR DE ___ /2017 - INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E RURAL E ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLANTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA.

O PREFEITO DE RONDONÓPOLIS, no exercício da atribuição que lhe conferem o Art. 79º da Lei Orgânica, e o disposto na Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, considerando o compromisso do Município de Rondonópolis com o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana e considerando a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI, do Art. 24º da Lei Federal nº 12.587/12, RESOLVE:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta Lei Complementar estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural, nos moldes previstos no artigo 24 da Lei Federal nº 12.587.

§ 1º Esta Lei Complementar estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural.

§ 2º - Para os fins desta Lei Complementar, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano e rural, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

Art. 2º - O PlanMob-Rondonópolis guarda compatibilidade com as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 3º - Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II - **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

III - **CALÇADA**: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;



-
- 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 - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VI - CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;
- VII - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;
- VIII - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;
- IX - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;
- X - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;
- XI - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;
- XII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;
- XIII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, 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;
- XIV - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;
- XV - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;
- XVI - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;
- XVII – POLO GERADOR DE TRÁFEGO: toda e qualquer edificação que possa vir a causar algum tipo de dano à mobilidade vindo causar graves danos ao trânsito.
- XVIII - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas de transporte, operados pelo modo rodoviário e ferroviário;
- XIX - TRANSPORTE ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR: sistema de transporte de capacidade inferior ao sistema estruturante de transporte público coletivo, que opere de forma complementar a este;
- XX - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;



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

XXII - 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;

XXIII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXIV - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXV - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXVI - VIA: espaços públicos por onde circulam pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

XXVII - VIA ARTERIAL: caracterizada pelas interseções em nível e pelo acesso aos lotes lindeiros, as vias coletoras e locais;

XXVIII - VIA COLETORA: responsável pela coleta e distribuição do trânsito para as vias de trânsito rápido, arteriais e locais;

XXIX - VIA LOCAL: demais vias, caracterizadas por interseção em nível, sendo utilizadas na circulação interna dos bairros;

CAPÍTULO II - DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais de Mobilidade Urbana

Art. 4º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum;

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;

III - acessibilidade à pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida;

IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - gestão democrática, planejamento e avaliação;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros;

VIII - segurança nos deslocamentos, fomentando a saúde e a vida;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;



X - articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

Art. 5º - O PlanMob-Rondonópolis orienta-se pelas seguintes diretrizes:

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

II - possibilitar o adensamento por meio da melhoria da infraestrutura de circulação, principalmente nos centros urbanos;

III - promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana;

IV - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V - promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;

VI - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

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

VIII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

IX - promoção da integração do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano;

X - desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso aos centros urbanos, interligação entre os bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo;

XI - criação de uma malha cicloviária e vias de circulação de pedestres.

XII - inclusão da gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal, considerando-a como ferramenta de gestão da demanda;

XIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

XIV - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

XV - fomento às pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XVI - priorização do investimento público destinado à melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana, para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo;

XVII - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob- Rondonópolis;

XVIII - capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do PlanMob- Rondonópolis;



XIX - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob- Rondonópolis;

XX - estabelecimento de indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltadas para a educação no trânsito;

XXI - conciliação do transporte urbano de cargas aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;

XXII - estímulo à implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;

XXIII - estímulo à implantação de programas de controle de ruídos e de poluição sonora;

XXIV - disponibilização de informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de transportes;

XXV - promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis – PlanMob Rondonópolis;

XXVI - prestação de contas periódicas à sociedade a respeito do andamento do Plano durante sua implantação e revisões;

XXVII - sensibilização da população sobre os custos reais e demais externalidades associados aos vários modais de transporte.

Art. 6º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural possui como objetivos gerais:

I - garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos;

II - dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal;

III - fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

IV - garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos;

V - dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;

VI - aumentar a participação de viagens em modais coletivos e/ou não motorizados;

VII - promover o transporte não-motorizado;

VIII - tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;

IX - oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente;

X - mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

XI - promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;



XII - promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental.

CAPÍTULO III - DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE RONDONÓPOLIS – PLANMOB RONDONÓPOLIS

Art. 7º - O Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob contempla:

I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II - as metas de curto, médio e longo prazo;

III - os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;

IV - ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

V - as recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo e aos Polos Geradores de Tráfego, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclovias, ciclofaixas e eventuais ciclorrotas; localização de paraciclos e bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta. Esse plano deverá considerar a implantação de infraestrutura viária para o fluxo de bicicletas nas seguintes vias:

- Alameda Francisco R. Ferreira
- Alameda das Rosas
- Avenida Abigail Deveza Costa
- Avenida Arão Gomes Bezerra
- Avenida Bandeirantes
- Avenida Benedito Freitas
- Avenida Bruno Lima Nascimento
- Avenida Dom Aquino
- Avenida Fernando Corrêa da Costa
- Avenida Goiânia
- Avenida Governador Júlio Jose de Campos
- Avenida José Pinto
- Avenida Juscelino Kubitscheck
- Avenida Lions Internacional



-
- Avenida Marechal Rondon
 - Avenida Maria de Oliveira
 - Avenida O
 - Avenida Paulista
 - Avenida Plinio Aguiar
 - Avenida Presidente Médici
 - Avenida Rotary Internacional
 - Avenida Tadeu Orchel
 - Avenida Willian Morais Filho
 - Ponte Francisco de Paula Goulart
 - Rua A
 - Rua Barão do Rio Branco
 - Rua C
 - Rua da Saudade
 - Rua Durval Vitorino
 - Rua Filemon Pinto
 - Rua GV 33
 - Rua José Barriga
 - Rua Presidente Costa e Silva
 - Rua Rafael Arcanjo Ribeiro
 - Rua Rio Grande do Sul
 - Rua Rosa Bororo
 - Rua Treze de Maio
 - Rua Vitória
 - Travessa 10
 - Travessa 4
 - Travessa da Rua Durvalino Vitorino

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, adoção de medidas “traffic calming”, ou seja, medidas que reduzem os efeitos negativos do trânsito ao mesmo tempo em que criam um ambiente seguro, calmo, agradável e atraente.

VI - os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) Manutenção das condições de tráfego no sistema viário municipal e na infraestrutura de acesso às linhas municipais e intermunicipais (terminais de integração e pontos de parada)



b) Planejamento do Sistema Municipal de Transporte Coletivo

- Racionalização do Sistema de Transporte Coletivo;
- Regularização da Concessão do Transporte Coletivo através de novo processo licitatório.

c) Implantação de Sistema de Monitoramento, Fiscalização e Controle da operação dos sistemas de transporte coletivo sob concessão e trânsito.

VII- o sistema viário municipal em conformidade com o mapa de hierarquização proposto;

VIII- melhorias a serem implantadas no sistema viário:

a) Prolongamento do Contorno Viário até a Rodovia BR-163;

b) Proibição da circulação de veículos na Avenida Amazonas, Avenida Cuiabá, Avenida Marechal Dutra, Avenida Rui Barbosa, Rua Otávio Pitaluga e Rua Treze de Maio, tornando as vias exclusivas para os pedestres;

IX - as recomendações de estudos e elaboração de legislação específica para a nomenclatura dos logradouros;

X - o Programa de Pavimentação das Vias Municipais;

XI - o Programa de Pedestrialização das Pontes;

XII - o Programa de Pedestrialização da Área Central;

XIII - as recomendações para as sinalizações horizontal, vertical e semaforica;

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

XV - a garantia da equidade social, por meio da modicidade tarifária, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

XVI - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XVII - a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XVIII - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transportes urbanos;

XIX - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Art. 8º - A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:

I - diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo;



II - diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;

III – requalificação do sistema de informação aos usuários;

IV - a garantia de opções de transporte para pessoas com mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento;

V - a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência através da efetiva adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público;

VI - a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

VII - a atualização de competências do órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal; e

VIII - a regularização da forma de prestação dos serviços de transporte público.

Art. 9º - A regulamentação das infraestruturas do sistema municipal de mobilidade urbana deverá prever:

I - a elaboração de programa de arborização urbana;

II - a elaboração de programa de iluminação pública;

III - a elaboração de diretrizes para mobiliário urbano e regulamentação de publicidade em áreas públicas;

IV - O aperfeiçoamento do sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;

V - a definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos; e

VI - a regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão.

Art. 10º - A regulamentação da integração dos modais de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

I - a definição de infraestrutura de apoio à integração física entre transporte público coletivo e os modais privados e não motorizados;

II - a definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem); e

III - a definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego.

Art. 11º - A regulamentação da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária deverá prever:

I - o estabelecimento de diretrizes e normas;

II - a especificação de áreas de carga e descarga e estacionamento; e

III - restrições de operação e circulação.



Art. 12° - A regulamentação dos Polos Geradores de Tráfego deverá prever:

I - a consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob; e

II - a atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art. 13° - A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:

I - plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e/ou aumento de vagas por área;

II - a definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública; e

III - Incentivos para estacionamentos privados em áreas definidas como prioritárias.

Art. 14° - A regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana deverá prever:

I - a criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura – Secretaria de Mobilidade Urbana;

II – a criação do Conselho Deliberativo para a Mobilidade Urbana – CDMU;

III - a realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado); e

IV - a promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

Art. 15° - A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob; atender às exigências contidas no art. 27 da Lei Federal n. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, inclusive o que diz respeito às permissões de táxis.

Art. 16° - A regulamentação do transporte privado coletivo (fretamento) deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte privado coletivo aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob.

Capítulo IV - Das Disposições Finais

Art. 17°. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, o Poder Executivo Municipal deverá criar o Conselho de Mobilidade Urbana.

Art. 18° - As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.



§ 1 ° As revisões periódicas serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema municipal de mobilidade urbana, e deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modais, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos e estratégias estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho.

II - avaliação de tendências do sistema municipal de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

§2°. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados, realizados pelo órgão da administração municipal responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade em Rondonópolis.

§3°. A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deverá ser atribuída ao órgão da administração pública, direta ou indireta, na regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis - PlanMob.

Art. 19° - Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

§1°. A regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis- PlanMob e respectivos Anexos e Relatórios Técnicos, bem como outras informações referentes ao sistema municipal de mobilidade urbana, serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura do Município de Rondonópolis.

Art. 20° - O Plano Estratégico, que contém o conjunto de estratégias e ações voltadas à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Rondonópolis- PlanMob, bem como orientações para a gestão de demanda e melhoria da oferta do sistema municipal de mobilidade urbana constitui o Anexo I - Relatório Técnico Parcial - Modelagens e Propostas para a mobilidade Urbana e Rural, desta lei.

Art. 21° - Com o objetivo de definir as funções viárias, estabelecer capacidade e velocidade adequadas na operação viária e diferenciar os fluxos, fica definida a Hierarquia Viária do Município, constante no Anexo II - Hierarquia Viária.

Art. 22 - Com o objetivo de promover a bicicleta como um importante modal de transporte urbano, fica definido o Sistema Ciclovitário Estrutural do Município, constante no Anexo III - Sistema Ciclovitário Estrutural.

Art. 23 - Com o objetivo de promover melhores condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, ficam definidos os Parâmetros Mínimos para o Sistema Viário do Município, constante no Anexo IV – Parâmetros Mínimos para o Sistema Viário.



Art. 24 - Com o objetivo de promover readequações viárias que ofereçam as condições mais adequadas e seguras ficam definidos os Parâmetros Mínimos para o Sistema Viário do Município, constante no Anexo V – Parâmetros Mínimos para o Sistema Viário.

Art. 25° - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 26° - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rondonópolis, ____ de _____ de 2017

José Carlos Junqueira de Araújo

Prefeito do Município