



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

LEI MUNICIPAL 1953, DE 08 DE ABRIL DE 2019.

**Institui o Plano de Mobilidade urbana
do Município de Sidrolândia/MS, e dá
outras providências.**

O Prefeito Municipal de Sidrolândia - Estado de Mato Grosso do Sul, Excelentíssimo Senhor Marcelo de Araújo Ascoli, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana de Sidrolândia e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída nos moldes do artigo 24 da Lei Federal 12.587, 03 de Janeiro de 2012.

Parágrafo único. O PlanMob-Sidrolândia tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e

M -



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 2º O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São meios de transportes urbanos:

I - Motorizados; e

II - Não motorizados.

§ 2º São serviços de transportes urbanos:

I - De passageiros:

a) Coletivo; e

b) Individual.

II - De cargas.

Yi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

§ 3º São infraestrutura de mobilidade urbana:

I - Vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - Estacionamento;

III - Terminais, estações e demais conexões;

IV - Sinalização viária e de trânsito;

V - Equipamentos e instalações; e

VI - Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

4.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

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

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

IV - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

V - 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;

M. S.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

VI - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

VII - 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;

VIII - MEIOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

IX - MEIOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

X - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XI - PEDESTRE: é todo aquele que utiliza das vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, e o ciclista desmontado e empurrando a bicicleta, ficando equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

XII - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

4 -



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

XIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV - 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;

XVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DE CARÁTER URBANO: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XVII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERESTADUAL DE CARÁTER URBANO: serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

4/2



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

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

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

XXI - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXII - TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

CAPÍTULO II

Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais

M. S.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Art. 4º O PlanMob-Sidrolândia obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo Município;

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;

M i



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

VIII - segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da 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-Sidrolândia orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - 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;

II - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

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

Mi



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

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

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

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

VII - desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano e interligação entre os bairros;

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

IX - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

X - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-Sidrolândia;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

XII - priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário, para a otimização do sistema cicliviário;

XV - criação de uma malha ciclo viária e vias de circulação de pedestres.

Art. 6º O PlanMob-Sidrolândia possui como objetivos gerais:

I - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III - proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

M. C. r.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município; e

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

CAPÍTULO III

Do Plano de Mobilidade Urbana de Sidrolândia - Planmob-Sidrolândia

Seção I

Do conteúdo do PlanMob-Sidrolândia

Art. 7º O PlanMob-Sidrolândia 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;

mi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um Plano Ciclovitário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação e qualificação de travessias, calçadas e servidões, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de acalmamento de tráfego, desbloqueio das servidões, tratamento paisagístico com prioridade da arborização, instalação de equipamentos públicos, elaboração do Guia de Calçadas, dentre outras;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

- a) a rede estruturante do transporte público coletivo e de suas tecnologias;
- b) a composição das linhas do sistema convencional;
- c) o sistema complementar de transporte coletivo;

VII - elaboração do Plano de Hierarquização Viária priorizando:

- a) indicação de estudos e projetos para consolidação do Anel Viário;
- b) requalificação da Avenida Dorvalino dos Santos;

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

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

X - a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, 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;

M E



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8º O PlanMob-Sidrolândia contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

II - promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

V - consolidar uma malha viária estrutural;

yc



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

Art. 9º Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 8º, desta Lei, o PlanMob-Sidrolândia estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância deverá ser monitorada.

Art. 10. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I - projeto educacional para difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;

II - adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões de poluentes veiculares e a poluição sonora e visual;

Yi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

V - criação de rede de calçadas para estimular o deslocamento intra e interbairros adequado à circulação de pedestres;

VI - criação de rede de vias específicas para o tráfego de bicicletas, que possibilite a circulação intra e interbairros, a partir da elaboração de um Plano Cicloviário.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará:

I - fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

21



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

I - reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito;

II - implantação de infraestrutura controladora de velocidade, principalmente em locais de maior demanda de passagem de pedestre;

III - adequação da sinalização viária horizontal e vertical, com prioridade da área central e vias principais.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a inclusão social, o Poder Executivo priorizará:

I - promoção da infraestrutura adequada à acessibilidade nas vias públicas e no transporte coletivo;

II - eliminação das barreiras urbanísticas que impedem o cidadão com mobilidade reduzida de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano;

III - rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança;

yi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - adaptação do transporte coletivo aos portadores de necessidades especiais e aos portadores de mobilidade reduzida;

V - implantação da política tarifária do transporte coletivo, com vistas a proporcionar maior inclusão social;

VI - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I - elaboração e implantação do Plano de Hierarquização viária urbana;

II - requalificação do eixo viário estrutural de acesso à área central e sua integração às vias secundárias, de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos;

III - consolidação e a requalificação das vias secundárias conectando a área central com os bairros;

21



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

IV - elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados a um plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I - promoção da melhoria das condições de circulação e acesso dos transportes públicos para os portadores de necessidades especiais;

II - implantação do sistema de informações acessível aos usuários sobre itinerários, horários, tarifas e integrações dos transportes coletivos;

III - promoção do transporte coletivo de qualidade, que possibilite a limitação do tráfego de automóveis;

IV - ampliação da participação do transporte público no espaço físico do sistema viário;

V - modernização dos sistemas de informação relacionadas ao transporte público coletivo;

21



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

VI - promoção da integração física e tarifária e operacional do serviço de transporte público coletivo;

VII - criação de um sistema viário estrutural definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, levando em consideração a implantação de via alternativa, ampliando a capacidade e eficiência do sistema;

VIII - distribuição de áreas para estacionamento de automóveis de forma integrada ao sistema dos transportes coletivos;

IX - sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos.

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 16. Para viabilizar as estratégias e ações contidas nesta Lei, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, através de processos de planejamento participativo, tais como:

I - adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

2/2



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

III - implantação de estacionamentos nas proximidades de áreas de grande movimentação, integrados ao sistema de transporte coletivo;

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

V - implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VI - implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

CAPÍTULO IV

Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana

4 =



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Art. 17. O Sistema de Mobilidade Urbana de Sidrolândia leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

Seção I

Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 18. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I - elaboração e implantação do Plano de Hierarquização Viária, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação das vias secundárias;

II - implantação de sistema de transporte público integrado a um plano de estacionamentos para a acolhida de automóveis;

III - elaboração de um Plano Cicloviário;

IV - criação do Guia de Calçadas e implantação de uma rede de calçadas conectando os principais pólos geradores de deslocamentos do Município.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Art. 19. As diretrizes estabelecidas no art. 19, desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - revitalização e readequação da Avenida Dorvalino dos Santos, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;

II - projeto e implantação do Anel Viário;

III - criação das ciclovias, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;

IV - oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais, e estabelecimento de áreas exclusivas para pedestres no Centro da Cidade, de acordo com projeto de requalificação da área central;

V - instituição de nomenclatura oficial de vias de circulação e dos logradouros, dotando-os de placas padronizadas;

VI - elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

Mi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

VII - implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros e ciclovias;

Seção II

Do Transporte de Cargas

Art. 20. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

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

Seção III

Do Transporte Público Coletivo

Art. 21. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

42.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

§ 1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o plano de hierarquização;

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 22. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Sidrolândia:

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

II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 23. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

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

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

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

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

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

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

M. C.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

VIII - uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

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

X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 24. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

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

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

Y. S.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

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

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

Seção IV

Do Transporte Público Individual

Art. 25. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Seção V

Do Transporte Não Motorizado

Art. 26. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

4



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Art. 27. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 28. Ao longo das ciclovias, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, aos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo, às escolas, aos postos de saúde, às praias, às praças e aos parques.

Art. 29. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio prioritário de transporte urbano;

II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto aos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo;

III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 30. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista,

46



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 31. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 32. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

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

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

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

Mi



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres e em pontos de paradas do transporte público;

V - equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 33. São deveres dos pedestres:

I - andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II - atravessar as vias nas faixas à eles destinadas;

III - quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

Mic



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

IV - ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

V - não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VI - obedecer à sinalização de trânsito.

CAPÍTULO VI

Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas Do PlanMob-Sidrolândia

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Sidrolândia

Art. 34. Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Sidrolândia, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação da mobilidade urbana, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

M. O.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Art. 35. À Secretaria de Infraestrutura, Trânsito e Transporte e o Conselho de Mobilidade Urbana fica instituída a responsabilidade de coleta, avaliação e análise dos indicadores, através de:

I - Coordenação da execução das pesquisas de indicadores de acordo com o estabelecido no PlanMob;

II - Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;

III - Manter atualizada a base de dados.

IV - Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

VI - a apuração dos indicadores e relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana deverão ser realizados a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz, origem e destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos;

VII - Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

M. C.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL
Seção II

Da Revisão do PlanMob-Sidrolândia

Art. 36. O PlanMob-Sidrolândia, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 (dez) anos, contados da data de sua publicação.

Art. 37. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art. 38. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Sidrolândia serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

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

ME



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 39. Os estudos técnicos, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Art. 40. As despesas decorrentes desta lei proverão de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 41. A contar da data de aprovação desta Lei, ficam estipulados os prazos de:

I - 3 (três) anos para elaboração de proposta:

a) Guia de Arborização Municipal;

23



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

b) Plano de Hierarquização Viária;

II - 1 (um) ano para elaboração de proposta:

a) Guia de Calçadas;

b) Plano Cicloviário.

Art. 42. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Sidrolândia - MS, 08 de abril de 2019.


Dr. MARCELO DE ARAUJO ASCOLI

Prefeito Municipal

**ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SIDROLÂNDIA**

**PROCURADORIA JURÍDICA
LEI MUNICIPAL 1953, DE 08 DE ABRIL DE 2019.**

LEI MUNICIPAL 1953, DE 08 DE ABRIL DE 2019.

Institui o Plano de Mobilidade urbana do Município de Sidrolândia/MS, e dá outras providências.

O Prefeito Municipal de Sidrolândia – Estado de Mato Grosso do Sul, **Excelentíssimo Senhor Marcelo de Araújo Ascoli**, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
Disposições Gerais**

Art. 1º Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana de Sidrolândia e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída nos moldes do artigo 24 da Lei Federal 12.587, 03 de Janeiro de 2012.

Parágrafo único. O PlanMob-Sidrolândia tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 2º O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São meios de transportes urbanos:

I - Motorizados; e

II - Não motorizados.

§ 2º São serviços de transportes urbanos:

I - De passageiros:

- a) Coletivo; e
- b) Individual.

II - De cargas.

§ 3º São infraestrutura de mobilidade urbana:

I - Vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - Estacionamentos;

III - Terminais, estações e demais conexões;

IV - Sinalização viária e de trânsito;

V - Equipamentos e instalações; e

VI - Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

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

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

IV - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

V - 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;

VI - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

VII - 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;

VIII - MEIOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

IX - MEIOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

X - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XI - PEDESTRE: é todo aquele que utiliza das vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, e o ciclista desmontado e empurrando a bicicleta, ficando equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

XII - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV - 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;

XVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DE CARÁTER URBANO: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XVII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERESTADUAL DE CARÁTER URBANO: serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

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

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

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

XXI - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXII - TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

CAPÍTULO II

Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais

Art. 4º O PlanMob-Sidrolândia obedece aos seguintes princípios:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo Município;

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;

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e de suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema complementar de transporte coletivo;

VII – elaboração do Plano de Hierarquização Viária priorizando:

a) indicação de estudos e projetos para consolidação do Anel Viário;

b) requalificação da Avenida Dorvalino dos Santos;

VIII – a garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

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

X – a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, 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;

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

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8º O PlanMob-Sidrolândia contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

II - promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

V - consolidar uma malha viária estrutural;

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

Art. 9º Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 8º, desta Lei, o PlanMob-Sidrolândia estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância deverá ser monitorada.

Art. 10. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I - projeto educacional para difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;

II - adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões de poluentes veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

V - criação de rede de calçadas para estimular o deslocamento intra e interbairros adequado à circulação de pedestres;

VI - criação de rede de vias específicas para o tráfego de bicicletas, que possibilite a circulação intra e interbairros, a partir da elaboração de um Plano Ciclovitário.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará:

I - fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

I - reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito;

II - implantação de infraestrutura controladora de velocidade, principalmente em locais de maior demanda de passagem de pedestre;

III - adequação da sinalização viária horizontal e vertical, com prioridade da área central e vias principais.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a inclusão social, o Poder Executivo priorizará:

I - promoção da infraestrutura adequada à acessibilidade nas vias públicas e no transporte coletivo;

II - eliminação das barreiras urbanísticas que impedem o cidadão com mobilidade reduzida de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano;

III - rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança;

IV - adaptação do transporte coletivo aos portadores de necessidades especiais e aos portadores de mobilidade reduzida;

V - implantação da política tarifária do transporte coletivo, com vistas a proporcionar maior inclusão social;

VI - garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I - elaboração e implantação do Plano de Hierarquização viária urbana;

II - requalificação do eixo viário estrutural de acesso à área central e sua integração às vias secundárias, de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos;

III - consolidação e a requalificação das vias secundárias conectando a área central com os bairros;

IV - elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados a um plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I - promoção da melhoria das condições de circulação e acesso dos transportes públicos para os portadores de necessidades especiais;

II - implantação do sistema de informações acessível aos usuários sobre itinerários, horários, tarifas e integrações dos transportes coletivos;

III - promoção do transporte coletivo de qualidade, que possibilite a limitação do tráfego de automóveis;

IV - ampliação da participação do transporte público no espaço físico do sistema viário;

V - modernização dos sistemas de informação relacionadas ao transporte público coletivo;

VI - promoção da integração física e tarifária e operacional do serviço de transporte público coletivo;

VII - criação de um sistema viário estrutural definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, levando em consideração a implantação de via alternativa, ampliando a capacidade e eficiência do sistema;

VIII - distribuição de áreas para estacionamento de automóveis de forma integrada ao sistema dos transportes coletivos;

IX - sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos.

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 16. Para viabilizar as estratégias e ações contidas nesta Lei, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, através de processos de planejamento participativo, tais como:

I - adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

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

III - implantação de estacionamentos nas proximidades de áreas de grande movimentação, integrados ao sistema de transporte coletivo;

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

V - implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VI - implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

CAPÍTULO IV

Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 17. O Sistema de Mobilidade Urbana de Sidrolândia leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

Seção I

Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 18. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I – elaboração e implantação do Plano de Hierarquização Viária, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação das vias secundárias;

II - implantação de sistema de transporte público integrado a um plano de estacionamentos para a acolhida de automóveis;

III - elaboração de um Plano Ciclovitário;

IV - criação do Guia de Calçadas e implantação de uma rede de calçadas conectando os principais pólos geradores de deslocamentos do Município.

Art. 19. As diretrizes estabelecidas no art. 19, desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - revitalização e readequação da Avenida Dorvalino dos Santos, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;

II - projeto e implantação do Anel Viário;

III - criação das ciclovias, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;

IV - oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais, e estabelecimento de áreas exclusivas para

pedestres no Centro da Cidade, de acordo com projeto de requalificação da área central;

V - instituição de nomenclatura oficial de vias de circulação e dos logradouros, dotando-os de placas padronizadas;

VI - elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

VII - implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros e ciclovias;

Seção II

Do Transporte de Cargas

Art. 20. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

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

Seção III

Do Transporte Público Coletivo

Art. 21. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§ 1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o plano de hierarquização;

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 22. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Sidrolândia:

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

II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 23. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

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

- II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;
- III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- IV - ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte público coletivo;
- V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;
- VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo.
- VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;
- VIII - uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;
- IX - aumento e adequação da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
- X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 24. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

- I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;
- II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços;
- IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV

Do Transporte Público Individual

Art. 25. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Seção V

Do Transporte Não Motorizado

Art. 26. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 27. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário

Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 28. Ao longo das ciclovias, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, aos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo, às escolas, aos postos de saúde, às praias, às praças e aos parques.

Art. 29. O sistema ciclovitário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio prioritário de transporte urbano;

II – a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto aos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo;

III – a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 30. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 31. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 32. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

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

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

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

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres e em pontos de paradas do transporte público;

V - equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 33. São deveres dos pedestres:

I - andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II - atravessar as vias nas faixas à eles destinadas;

III - quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV - ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

V - não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VI - obedecer à sinalização de trânsito.

CAPÍTULO VI

Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas Do PlanMob-Sidrolândia

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Sidrolândia

Art. 34. Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Sidrolândia, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação da mobilidade urbana, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Art. 35. À Secretaria de Infraestrutura, Trânsito e Transporte e o Conselho de Mobilidade Urbana fica instituída a responsabilidade de coleta, avaliação e análise dos indicadores, através de:

I - Coordenação da execução das pesquisas de indicadores de acordo com o estabelecido no PlanMob;

II - Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;

III - Manter atualizada a base de dados.

IV - Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

VI - a apuração dos indicadores e relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana deverão ser realizados a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz, origem e destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos;

VII - Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

Seção II

Da Revisão do PlanMob-Sidrolândia

Art. 36. O PlanMob-Sidrolândia, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 (dez) anos, contados da data de sua publicação.

Art. 37. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art. 38. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Sidrolândia serão precedidas da realização de diagnóstico e

do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

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

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 39. Os estudos técnicos, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Art. 40. As despesas decorrentes desta lei proverão de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 41. A contar da data de aprovação desta Lei, ficam estipulados os prazos de:

I - 3 (três) anos para elaboração de proposta:

- a) Guia de Arborização Municipal;
- b) Plano de Hierarquização Viária;

II - 1 (um) ano para elaboração de proposta:

- a) Guia de Calçadas;
- b) Plano Cicloviário.

Art. 42. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Sidrolândia – MS, 08 de abril de 2019.

DR. MARCELO DE ARAUJO ASCOLI

Prefeito Municipal

Publicado por:
Luiz Claudio Neto Palermo
Código Identificador:98B68D99

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Estado do Mato Grosso do Sul no dia 09/04/2019. Edição 2326
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<http://www.diariomunicipal.com.br/assomasul/>