Ofício N° 109/2022/GP-AB

Água Boa, 28 de junho de 2022.

À Sua Excelência o Senhor
Vereador
LUIS CESAR DE LARA PINTO FILHO
Presidente da Câmara Municipal
Água Boa MT

REF.: Encaminhamento do Projeto de Lei Complementar nº 189.

Senhor Presidente,

Sirvo-me do presente para submeter à apreciação dessa Augusta Casa de Leis, o Projeto de Lei Complementar nº 189, que ***"DISPOE SOBRE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA EM ÁGUA-BOA - MT (PLANMOB) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS",*** revisado pela equipe de engenharia e assessoria jurídica de gabinete, acompanhado da respectiva mensagem para análise e aprovação do plenário desta casa.

Atenciosamente,

MARIANO KOLANKIEWICZ FILHO
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ÁGUA BOA
ESTADO DE MATO GROSSO

LEI COMPLEMENTAR Nº _____ , DE _____ DE _____ DE 2022.

(Projeto de Lei Complementar nº 189 de 28 de junho de 2022, do Executivo)

Câmara Municipal de Água Boa - MT
PROTOCOLO GERAL 552/2022
Data: 28/06/2022 - Horário: 13:16
Legislativo

"DISPÕE SOBRE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA EM ÁGUA BOA - MT (PLANMOB) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS"

MARIANO KOLANKIEWICZ FILHO, Prefeito do município de Água Boa, Estado de Mato Grosso, no uso de suas atribuições legais, FAZ SABER que a Câmara de Vereadores APROVOU e eu SANCIONA a presente Lei:

CAPÍTULO I: DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

ART. 1º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana – PLANMOB, foi elaborada a partir do diagnóstico local, da participação popular, das análises da legislação urbana local, da audiência pública preparatória, das análises técnicas de todos os elementos que compõem os modos de transportes de pessoas e cargas no território municipal.

ART. 2º - As ações e diretrizes do PLANMOB foram elaboradas à luz da política nacional de mobilidade urbana, sendo estruturadas em eixos temáticos conforme a demanda local.

CAPÍTULO II: DAS DIRETRIZES GERAIS DO PLANMOB

ART. 3º - São diretrizes gerais da política de mobilidade urbana para o município de Água Boa:

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

II - Prioridade dos modos de transporte 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.

CAPÍTULO III: DOS OBJETIVOS DO PLANMOB

ART. 4º - São objetivos da política de mobilidade urbana para o município de Água Boa:

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;

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

CAPÍTULO IV: DO NÚCLEO DE MOBILIDADE URBANA

ART. 5º - Fica criado o Núcleo Municipal de Mobilidade Urbana - NMMU, com objetivo de acompanhar as ações e projetos do PlanMob.

ART. 6º - O NMMU deverá ser composto por representantes das áreas técnicas como engenharia, arquitetura, geociências e demais membros que a municipalidade julgar necessário. O perfil do NMMU será consultivo sendo convocado sempre que a equipe técnica municipal julgar pertinente, cuja a composição será nomeada através de ato do Poder Executivo Municipal.

CAPÍTULO V: DA INFRAESTRUTURA INSTITUCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

ART. 7º - O Município deverá adequar o órgão executivo responsável pelo trânsito municipal, conforme as seguintes áreas: divisão de educação para o trânsito; divisão de estatística e dados de acidentes de trânsito; divisão de operações de trânsito e divisão de fiscalização de trânsito, segundo recomendação da SENATRAN (Secretaria Nacional de Trânsito).

ART. 8º - O Município poderá criar um sistema de coleta, análise e tratamento de dados integrados com a PMMT, SAMU e CBMT com objetivo de orientar e guiar as ações de educação para a mobilidade e trânsito seguro, além do auxílio desses dados na tomada de decisões e no planejamento urbano.

ART. 9º - O Município poderá instituir a Guarda Municipal ou Agentes de Trânsito, para a devida fiscalização e trabalho contínuo de educação social nas entradas e saídas de escolares e demais áreas com fluxo intenso de tráfego.

CAPÍTULO VI - EIXO 01: DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

SEÇÃO I – DO PROGRAMA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO SEGURO

ART. 10 - O Município poderá instituir o PMEMUTS (Programa Municipal de Educação para a Mobilidade Urbana e Trânsito Seguro), constituído por ações e projetos educacionais a serem desenvolvidos na rede municipal e particular de ensino.

ART. 11 - Dentro do Programa, a cada mês, uma temática deverá ser trabalhada em conteúdos teóricos e práticas conforme as demandas municipais, observados os temas anuais da Campanha Nacional de Trânsito da SENATRAN.

ART. 12 - Para consecução do Eixo 01, o Município poderá ainda:

I - Instituir carga horária com a disciplina de Educação para a Mobilidade Urbana e Trânsito Seguro no ensino fundamental I e II (1º ao 9º ano);

II - Desenvolver e implantar o projeto da "Transitolândia", que consiste na construção de uma minicidade contendo elementos viários, com objetivo de ensino-aprendizagem sobre as principais normas de circulação de trânsito entre pedestres e condutores.

Parágrafo único: A "Transitolândia" poderá ser implantada em área pública como praça, áreas institucionais ou em escola municipal.

III - Elaborar material gráfico/cartilha com os principais temas do PlanMob e suas orientações básicas para os cidadãos, como exemplo: as dimensões mínimas e faixas de usos das calçadas; acessibilidade nas vias públicas; diretrizes para os novos loteamentos; e outros temas que a municipalidade julgar pertinente.

SEÇÃO II – DO PROGRAMA CIDADE INTELIGENTE PARA A MOBILIDADE E TRANSITO INTELIGENTES

ART. 13 - O Município poderá instituir o PCIMTI (Programa Cidade Inteligente para a Mobilidade e Trânsito Inteligente), com objetivo de integrar governo – cidadão para a verdadeira promoção da mobilidade e trânsito seguro, cuja a ação principal é a publicidade das ações do PlanMob, conteúdos e projetos previstos, através de plataforma digital que deverá ser criada para tal fim.

ART. 14 - O PCIMTI consistirá:

I. Na publicidade do PlanMob e suas principais ações e projetos;

II. Na publicidade dos direitos e deveres do cidadão quanto ao seu comportamento no sistema viário;

III. Na publicidade das possíveis notificações, multas e dívidas que a desobediências as normas de posturas, obras, plano diretor e plano de mobilidade estabelecerem;

IV. Na disposição de link de acesso para o cidadão registrar suas dúvidas e contribuições sobre a temática local;

V. Na promoção de reuniões/oficinas/audiências entre os atores sociais em caso de projetos de médio a longo prazo, mais detalhados e impactantes na dinâmica do trânsito local e áreas de entorno do empreendimento;

VI. Na integração dos membros do NMMU e demais atores sociais;

VII. Na integração governo – sociedade, despertando o cidadão para seu papel de agente colaborador no planejamento urbano e na construção da cidade inteligente.

CAPÍTULO VII - EIXO 02: DOS MODOS NÃO-MOTORIZADOS

SEÇÃO I: DOS PEDESTRES, DA CAMINHABILIDADE E DA ACESSIBILIDADE

ART. 15 - O Município e demais atores da sociedade, deverão priorizar os deslocamentos a pé, em toda a malha urbana, gradativamente, através dos novos projetos viários e suas execuções, incluindo os novos loteamentos com a garantia das medidas estabelecidas a seguir, bem como quando das reestruturações viárias nas áreas já consolidadas.

ART. 16 - Como forma de atingir os objetivos previstos no Art. 15, o Município poderá:

I - Implantar Faixas de Pedestres, sempre respeitados os critérios das resoluções CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), em cruzamentos viários com fluxo expressivo e com estudos técnicos complementares, prioritariamente em áreas escolares, hospitalares e demais empreendimentos com fluxo de pedestres;

II - Implantar faixas exclusivas para pedestres em trechos que não seja possível ampliar a largura das calçadas públicas, utilizando faixa da caixa de rolamento, respeitos os critérios de segurança viária, principalmente nos bairros adjacentes ao centro;

III – Elaborar campanhas educativas, após a implantação de faixas de pedestres, voltadas ao adequado comportamento do pedestre e o uso das faixas com segurança;

IV - Implantar rampas de acessibilidade em toda a malha urbana, gradativamente, iniciando das áreas com concentração de atividades comerciais, de saúde, da educação, dos principais eixos viários e demais localidades;

V - Readequar as rampas em desconformidades, já instaladas, dentro das normas técnicas, integrando as mesmas às faixas de pedestres e rotas acessíveis;

VI - Implantar piso podo tátil, prioritariamente, nos trechos de calçadas das áreas de entorno dos empreendimentos do setor da saúde, como hospitais, clínicas, unidades básicas de saúde da família, áreas escolares e eixos comerciais com objetivo de garantir a inclusão social e urbana, com deslocamento seguro das pessoas com mobilidade reduzida;

VII - Desenvolver uma cartilha com todos os parâmetros de calçadas públicas como: dimensionamentos, materiais de pavimentação, piso podo tátil, faixas de acesso livre, faixas de serviços e faixas de acesso ao lote.

Parágrafo primeiro. As faixas exclusivas de pedestres deverão ser instaladas com dispositivos segregadores, do tipo tachão ou prisma de concretos, ampliando a segurança dos pedestres.

Parágrafo segundo. Nos novos empreendimentos (públicos ou particulares), considerados como PGT (polo gerador de tráfego), a instalação do piso podo tátil é obrigatória, respeitadas as orientações e dimensionamentos das normas vigentes.

Parágrafo terceiro. Nos empreendimentos já consolidados, o Município poderá estabelecer prazo para que os responsáveis façam as adequações necessárias com piso podo tátil, conforme as orientações e dimensionamentos das normas vigentes.

SEÇÃO II: DAS CALÇADAS

ART. 17 - Serão obrigatórias as faixas de uso e serviços para as calçadas, em toda a malha urbana, podendo o Município disciplinar os elementos/equipamentos urbanos permitidos em cada faixa.

Art. 18 - Para os fins previstos no Art. 17 desta Lei, considera-se:

I - Faixa de Serviços: áreas destinadas à instalação de equipamentos urbanos como postes de iluminação, indivíduos arbóreos, tubos de sinalização de trânsito, lixeiras, totens de publicidade e propaganda, rampas de acessibilidade, rampas de acesso para transposição da faixa de caminhabilidade para a garagem, dentre outros.

II - Faixa de Livre Circulação: área para uso exclusivo de deslocamentos de pedestres, devendo possuir o mínimo de 1,50 metros de largura.

III - Faixa de Acesso: a largura mínima e máxima desta faixa, é variável, sendo possível, a construção de rampas de acesso às garagens, degraus e faixas de jardinagem paralelas ao limite do lote, somente por essa faixa.

Parágrafo primeiro. Na faixa descrita no inciso I, poderão ser adotados canteiros e áreas verdes, não sendo obrigatória a pavimentação e/calçamento.

Parágrafo segundo. Na faixa descrita no inciso II, é obrigatório o pavimento/calçamento em nível, com material que não apresente risco de queda e aplicação de piso podo tátil e proibida a construção de rampas de acesso às garagens, sendo possível apenas acessá-la para transpor a calçada para a garagem.

Parágrafo terceiro. Em caso de vias com topografia desfavorável para implantação das faixas de livre circulação de 1,50 metros de largura em nível, os proprietários ou responsáveis pelas edificações, deverão minimizar sua instalação evitando degraus e obstáculos, mantendo ao menos esta faixa com acesso livre.

ART. 19 - Os responsáveis deverão promover o avanço de calçadas nas esquinas para minimizar o tempo de travessia de pedestres e ampliar a área de segurança de 5,0 metros de proibição de estacionamento já regulamentada pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

ART. 20 - As edificações deverão garantir nos espaços de avanços de calçadas, os aspectos do Desenho Universal.

ART. 21 - O Município poderá notificar o proprietário para que faça adequações necessárias com relação ao calçamento, nas seguintes hipóteses:

I- Calçadas não consolidadas, principalmente em lotes sem edificações;
II- Calçadas já consolidadas e não acessíveis;
III- O acesso ao empreendimento e/ou residência seja considerado um obstáculo e risco ao pedestre, a exemplo das rampas de acesso às garagens particulares e escadarias.

Parágrafo primeiro. Os prazos para cumprimento das notificações e adequações obrigatórias, serão estabelecidos pelo órgão competente.

Parágrafo segundo. O descumprimento dos prazos estabelecidos para as adequações, acarretará em multa para o proprietário.

Parágrafo terceiro. Em qualquer das hipóteses, o Município poderá realizar a intervenção e obras que forem necessárias, lançando os custos sob a titularidade do proprietário/responsável na Fazenda Municipal.

Parágrafo quarto. Os casos especiais serão deliberados pelo mesmo pelo NMMU.

ART. 22 - Os proprietários/responsáveis pelas obras, deverão garantir a acessibilidade e caminhabilidade dos pedestres, em locais que necessitem, por segurança, avançar a área limítrofe do lote e da calçada através da instalação de dispositivos e sinalização canalizadora do fluxo de pedestres, reservando a faixa de estacionamento para este.

SEÇÃO III: DOS USOS PERMITIDOS EM FAIXAS DE SERVIÇO E FAIXAS DE ACESSO

ART. 23 - A colocação de mesas e cadeiras em faixas de acesso, principalmente por bares e estabelecimentos como restaurantes, só será permitida após análise e autorização emitida pelo órgão executivo municipal responsável, na possibilidade de espaço suficiente, não podendo em hipótese alguma, serem colocadas na faixa de livre circulação, exclusiva para o deslocamento de pedestres.

ART. 24 - A exposição de mercadorias nas calçadas também só será permitida, caso haja largura suficiente para o deslocamento livre de pedestres na medida 1,50m, respeitados os demais critérios do código de posturas.

ART. 25 - O uso de banners, totens publicitários, cavaletes de propagandas só serão permitidos quando os mesmos não obstruírem as calçadas públicas e vias urbanas.

ART. 26 - Empreendimentos localizados em cruzamentos viários, devem observar a disposição de banners, totens, cavaletes e demais materiais de propaganda, de modo que não impeçam a visibilidade dos condutores nas esquinas.

Parágrafo único. Em caso de risco potencial, a fiscalização municipal fará a devida instrução, e o não acatamento, poderá acarretar a retenção do material pelo Poder Executivo.

SEÇÃO IV: DA REDUÇÃO DA LARGURA DE CALÇADAS PARA IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

ART. 27 - As calçadas que poderão adotar este sistema de redução, devem possuir dimensões superiores a 6,00 metros, devendo ser destinado ao recuo sempre metade desta dimensão, sendo o remanescente reservado a outra metade para o desenvolvimento das faixas longitudinais de usos e serviços.

Parágrafo único. As novas calçadas em novos loteamentos deverão apresentar calçadas com largura mínima de 2,50 metros. As calçadas já consolidadas, poderão sofrer redução para reestruturação viária, mantendo a largura mínima de 3,00 metros.

ART. 28 - O ônus de toda a modificação do passeio e do estacionamento ficará a cargo do proprietário ou responsável pelo lote ou em casos específicos de interesse público, a Prefeitura poderá entrar com uma contrapartida, sendo que nesta situação, o novo estacionamento criado será considerado de uso público, não podendo restringir seu acesso estabelecendo uso privativo.

ART. 29 - O projeto de redução de calçadas para fins de estacionamento, deverá integrar os modos não motorizados, principalmente com a inserção de sinalização para os pedestres e promoção da inclusão social.

SEÇÃO V: DO *TRAFFIC CALMING*

ART. 30 - O Município poderá implementar dispositivos de Traffic Calming (Moderação de Tráfego) como as "Zonas 30" nas áreas de maior densidade de deslocamentos por pedestres, principalmente nas áreas de entorno de escolares, eixos comerciais, embarque e desembarque do transporte coletivo, empreendimentos considerados como PGT´s (polos geradores de tráfego).

SEÇÃO VI: DA ACESSIBILIDADE E ROTAS ACESSÍVEIS

ART. 31 - A "Rota Acessível", consiste em adequações estruturais com a instalação de piso tátil, rampas de acessibilidade, corrimão, sinalização indicativa e demais elementos conforme NBR 9050 para a acessibilidade universal.

ART. 32 - Nos casos de Polos Geradores de Tráfego (PGT), o Município em prédios públicos e os empreendimentos privados, deverão implantar a "Rota Acessível", conforme diretrizes do processo de autorização/emissão de alvará para construção/reforma.

Parágrafo único. Nos empreendimentos já consolidados, o Município poderá estabelecer prazo para as devidas adequações conforme legislação vigente, devendo sempre ser observado o Estatuto da Inclusão e os princípios do Desenho Universal.

SEÇÃO VII: DOS ENTULHOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL, PODAS ARBÓREAS E USO DE CAÇAMBAS

ART. 33 - Entende-se por caçamba estacionária, qualquer tipo de caixa metálica ou similar que dispuserem no sentido de aglomerar lixo, entulho, sucata, resíduos industriais e domiciliar.

Parágrafo único. As caçambas estacionárias de que trata o dispositivo anterior, deverão ser na cor amarela para maior visibilidade, reduzindo o risco de colisões veiculares, conter dístico em caixa alta na fonte Arial com o nome da empresa, telefone para contato e faixas retro refletivas com certificação do órgão competente, em todos os lados do equipamento para ampliação da visibilidade.

ART. 34 - As caçambas deverão estar estacionadas como os veículos, paralelas à guia da calçada. Não podendo estacioná-las a menos de 5 (cinco) metros dos cruzamentos.

Parágrafo único. Estando em desacordo com as normas previstas nesta seção, a empresa será notificada, podendo ser aplicada multa em caso de descumprimento.

ART. 35 - O Município fiscalizará e notificará os canteiros de obras, edificações em reformas e novas edificações que depositem entulhos de construção civil e podas arbóreas sobre as faixas de livre circulação e em vias públicas, podendo aplicar multa, em caso de não retirada dos entulhos e podas no prazo estabelecido.

SEÇÃO VIII: DOS CICLISTAS E DA REDE CICLOVIÁRIA

ART. 36 - Para incentivo e educação da Rede Cicloviária, o Município poderá realizar as seguintes ações:

I- Campanhas educativas, voltadas aos ciclistas e às normas de circulação deste modo de transporte, inclusive para os usuários de bicicletas elétricas;
II- Promover a priorização do modo de transporte por bicicleta paralelo ao modo a pé;
III- Implantar paraciclos e bicicletários, incluindo pontos de interesse cultural e de atração de viagens, ao longo da rede cicloviária;
IV- Realizar Parcerias Públicos-Privadas (PPPs), com objetivo de implantar o uso do modo pelo sistema de bicicletas compartilhadas;
V- Adequar os trechos de ciclovias da Av. Planalto e Av. Araguaia otimizando a sinalização vertical e horizontal, eliminando obstáculos como indivíduos arbóreos, tubos de sinalização de trânsito, postes de energia e demais equipamentos urbanos;
VI- Ampliar a rede cicloviária urbana com sua devida instalação nos seguintes trechos:
   a) Av. Planalto (do trecho existente até o setor universitário);
   b) Av. Júlio Campos (toda extensão);
   c) Av. Norberto Schwantes (toda extensão);
   d) Av. Tropical (toda extensão);
   e) Av. Roncador (toda extensão);
   f) Av. Coopercana (toda extensão);

ART. 37 - Nas interseções principais entre os eixos arteriais estruturantes, o Município poderá realizar a conexão das ciclovias nas rotatórias, observados os critérios técnicos vigentes, com objetivo de ampliar a segurança dos usuários.

ART. 38 - As rotatórias poderão ser reestruturadas para a ampliação do raio, permitindo amplitude de visibilidade.

ART. 39 - Para a transposição da ciclovia no centro das rotatórias, o Município poderá ampliar a sinalização vertical e horizontal destas, além de implantar travessias elevadas nas 04 (quatro) aproximações para a devida integração pedestres, ciclistas e redução veicular a 15 (quinze) metros anteriores às rotatórias.

SEÇÃO IX: DOS *PARKLETS*

ART. 40 - Poderá ser implantado no Município o sistema de *Parklets*, com uso de trechos das faixas de estacionamentos, com objetivo de promover o compartilhamento de áreas que desestimulem o uso do automóvel.

Parágrafo único. Os critérios técnicos para solicitação, autorização e instalação serão deliberados pelo órgão competente.

SEÇÃO X: DAS INTERDIÇÕES NAS VIAS

ART. 41 - As vias poderão ser interditadas para os veículos automotores em dias e horários pré-estabelecidos, com objetivo de realizar eventos que possam promover a integração da sociedade em diversas atividades coletivas.

ART. 42 - Todo cidadão poderá requisitar o fechamento de via, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente com prazo de 15 (quinze) dias de antecedência da data do evento, a fim de que o órgão competente possa planejar o desvio de rotas e o material necessário à interdição viária, devendo ser respeitados os critérios de segurança e as normas técnicas.

ART. 43 - O cidadão só poderá solicitar a interdição da via para realização de atividades coletivas e comunitárias, não sendo permitidas interdições para interesses particulares.

SEÇÃO XI: DO REPARO DE VEÍCULOS EM VIAS PÚBLICAS

ART. 44 - O Município poderá instruir, notificar e em situações específicas, multar, os estabelecimentos destinados as manutenções veiculares que realizarem os serviços no espaço destinado aos pedestres e em vias públicas, conforme artigo nº 179 do CTB.

SEÇÃO XII: DA MICROMOBILIDADE POR PATINETES

ART. 45 - O Município incentivará o uso alternativo de transporte por propulsão humana, a exemplo dos patinetes não motorizados, como modo de deslocamento para pequenas distâncias ou parte de trajetos.

Parágrafo único. Para o uso do transporte alternativo previsto no caput deste artigo, deverão ser garantidas condições mínimas das faixas de livre circulação nas calçadas, espaço este destinado para o deslocamento seguro por patinetes.

CAPÍTULO VIII: EIXO 03: DOS MODOS MOTORIZADOS

SEÇÃO I: DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

ART. 46 - O Município poderá desestimular o uso individual de veículos automotores como modo de deslocamento prioritário, ampliando a oferta do transporte coletivo por outros modos e paralelamente reduzindo o número de veículos nas vias públicas.

ART. 47 - O Município estimulará a adoção de um programa de "carona legal", e juntamente com os empreendedores, poderão desenvolver nas empresas, escolas, unidades públicas e demais empreendimentos que origem um número significativo de viagens/dia, otimizando o uso de espaços públicos de baixa ou nenhuma disponibilidade de áreas para estacionamentos, além da redução da emissão de poluentes por combustíveis fósseis.

ART. 48 - Em caso de caso de adesão ao programa "carona legal", a municipalidade poderá certificar as empresas e demais empreendimentos através do selo "Empresa Amiga do Trânsito Seguro e Mobilidade".

Parágrafo único. Outras formas de incentivo para adesão, além do selo, podem ser adotadas para ampliar o programa, como exemplo a redução de tributos.

SEÇÃO II: DO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS

ART. 49 - O Município poderá elaborar Projeto Básico do TCU (Transporte Coletivo Urbano) com objetivo de fomentar o processo de licitação/concessão dos serviços do sistema.

ART. 50 - Para concretização do disposto no art. 49, o Município poderá executar as seguintes ações:

I- Realizar pesquisa O/D (Origem/ Destino), e demais análises, em até 12 meses após a publicação do PlanMob, visando o planejamento e estudos para a projeção do sistema de transporte coletivo por ônibus;

II- Promover a instalação de estações de embarque e desembarque nos locais previamente estabelecidos em estudos e análises de demanda e intenções de viagens do TCU (transporte coletivo urbano);

III- Garantir a sinalização de trânsito em todos os PED´s (pontos de embarque e desembarque), priorizando a instalação de "baias" nos locais em que seja possível promover o avanço das calçadas;

IV- Garantir a acessibilidade universal nos PED´s, com calçadas em pavimento, rampas, sinalização podo tátil e demais elementos que a demanda local apontar;

V- Garantir maior oferta de carros no sistema de transporte coletivo por ônibus na hora-pico e nas rotas com maiores demandas.

VI- Promover gradativamente, a integração dos demais modos de transportes com o transporte coletivo por ônibus, prioritariamente com a rede cicloviária;

VII- Desenvolver aplicativo ou outro sistema voltado para os usuários, contendo os itinerários, rotas e demais informações, integrando ações para cidade inteligente;

VIII- Implantar, após estudos mais detalhados, o sistema de bilhetagem eletrônica, otimizando o embarque e a segurança dos usuários.

IX- Verificar junto ao poder executivo, a possibilidade de subsídios para o sistema de transporte coletivo por ônibus, para a implantação de tarifa social, mediante cadastramento das famílias de baixa renda e pessoas com mobilidade reduzida.

ART. 51 - As empresas concessionárias do transporte coletivo urbano deverão emitir planilhas com dados de carregamentos (passageiros pagantes e não pagantes), mensalmente e protocoladas junto ao órgão competente com cópia para o NMMU.

Parágrafo único. As planilhas deverão conter dados de quilometragem percorrida, passageiros transportados, em dias úteis e fins de semana, bem como número de voltas, dentre outros dados que o NMMU julgar necessário.

SEÇÃO III: DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

ART. 52 - O Município garantirá a realização da inspeção semestral dos serviços de transporte de escolares conforme artigos 135 e 136 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), tanto da frota própria municipal, quanto da frota prestadora de serviços para rede particular de ensino.

ART. 53 - O Município poderá implantar sinalização vertical e horizontal exclusiva para embarque/desembarque nas áreas de entorno das unidades educacionais.

SEÇÃO IV: DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E FRETAMENTOS

ART. 54 - O Município regulamentará o serviço de transporte de passageiros por taxi, em conformidade com a resolução CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito).

ART. 55 - Para os fins do disposto nesta Seção, o Município poderá:

I- Implantar sinalização vertical e horizontal nos pontos regulamentados, incluindo abrigos ou estrutura de apoio ao usuário, para o devido embarque/desembarque de passageiros, garantindo o ordenamento do uso das vias públicas;

II- Regulamentar o serviço de transporte de passageiros por motocicleta, em conformidade com a resolução CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e princípios municipais;

III- Estabelecer tarifação, normas para localização e funcionamento, número máximo e mínimo de condutores por pontos;

IV- Implantar sinalização vertical e horizontal nos pontos regulamentados para o devido embarque/desembarque de passageiros e para o ordenamento do uso das vias públicas;

V- Regulamentar e estabelecer parâmetros para emissão da autorização municipal para o transporte de carga por motocicleta, com objetivo de assegurar o ordenamento da atividade profissional e a segurança dos usuários, conforme resolução CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito);

VI- Regulamentar conforme legislação vigente, definindo procedimentos para fiscalização e segurança na prestação dos serviços dessa modalidade, sem, contudo, confrontar com os demais modos de transportes de passageiros;

VII- Realizar inspeção mecânica veicular a cada 06 meses e realizar cadastro no setor de trânsito local para emissão de autorização de prestação de serviços para fretamento.

SEÇÃO V: DO SISTEMA DE INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AÉREO

ART. 56 - Para aprimoramento do Sistema de Infraestrutura do Transporte Rodoviário e Aéreo, o *Município* poderá realizar as seguintes ações:

I- Ampliar a infraestrutura da edificação, com os aspectos do desenho universal e acessibilidade, em especial nos banheiros públicos, nas plataformas de embarque/desembarque, nos guichês de atendimento das empresas e nas áreas de uso coletivo;

II- Verificar junto aos órgãos competentes, possibilidade de ampliação da oferta de voos regionais, principalmente com a nova dinâmica econômica a ser estabelecida pela ferrovia e a ampliação das atividades agroindustriais;

III- Ampliar a infraestrutura da edificação e da pista, com os aspectos do desenho universal e acessibilidade;

IV- Realocar o aeródromo municipal com objetivo de ampliar a segurança de acesso e as diretrizes do plano de zoneamento e proteção do mesmo;

V- Ampliar a sinalização indicativa do PGV;

VI- Realizar estudos técnicos, junto aos órgãos de jurisdição rodoviária, para elaboração de projetos geométricos viários para ampliar a segurança e acesso ao aeródromo no cruzamento da MT 240 e BR 158.

SEÇÃO VI: DOS VEÍCULOS LONGOS E PESADOS

ART. 57 - O Município poderá restringir o acesso de veículos longos e pesados de passagem, nas áreas urbanizadas através de sinalização indicativa.

ART. 58 - Os veículos de transporte de carga urbana poderão acessar a área central para atividades de carga e descarga, somente nas vias permitidas para o tipo veicular.

ART. 59 - O Município fica autorizado a realizar projeção futura para criação de um C/D (Centro de Distribuição) de mercadorias no Distrito Industrial, com objetivo de concentrar o volume de veículos

pesados em um ponto para posterior redistribuição das mercadorias para os empreendimentos, através do uso de veículos de cargas urbano.

ART. 60 - O Município poderá restringir o estacionamento de veículos longos nas áreas centrais e nos bairros residenciais, devendo os mesmos utilizar-se de garagens das empresas ou pátios de estacionamentos próprios.

ART. 61 - O Município poderá verificar sobre a disponibilidade de áreas para implantação de pátios de estacionamento para veículos longos nos setores industriais, retirando estes veículos da área urbana.

SEÇÃO VII: DA MICROMOBILIDADE POR VEÍCULOS ELÉTRICOS

ART. 62 - O Município incentivará o uso alternativo de veículos elétricos como novas formas de deslocamentos urbanos, através do desenvolvimento de políticas públicas urbanas para patinetes, motos e bicicletas elétricas, devendo para tanto, garantir a infraestrutura viária adequada para uso dos veículos elétricos.

ART. 63 - O Sistema de micromobilidade, deverá sempre que possível, integrar o sistema de transporte coletivo.

ART. 64 - O uso de veículos elétricos deverá obedecer às Resoluções da Contran.

CAPÍTULO IX: EIXO 04: DO SISTEMA VIÁRIO

SEÇÃO I: DAS VIAS PLANEJADAS

ART. 65 - O Município viabilizará a execução das vias denominadas "Vias Planejadas", mencionadas no Plano Diretor, garantindo a conexão do sistema viário já consolidado.

ART. 66 - Para os fins do disposto no Art. 65 e nesta Seção, o Município realizará as seguintes ações:

I- Garantir que a projeção do perfil viário nas Vias Planejadas, permaneçam com os mesmos dimensionamentos das vias já consolidadas, ou que possam adotar dimensionamentos maiores ampliando as áreas de circulação;

II- Garantir nos projetos de novos loteamentos, a projeção das Vias Planejadas como um dos elementos para aprovação dos mesmos.

SEÇÃO II: DO PLANO DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ART. 67 - O Município realizará estudos detalhados de volumetria veicular, composição da frota e da capacidade viária, com objetivo de verificar a implantação de alterações nos sentidos de circulação das vias.

ART. 68 - Em vias cujo dimensionamento total da caixa de rolamento seja inferior a 8,0 metros, é recomendado adotar sentido único de direção, devendo para tanto ser possível a implantação de

duas faixas de estacionamento de 2,20m a 2,40 metros paralelas à guia das calçadas e uma faixa de circulação de 3,00 metros, com a devida capacidade de recebimento do transporte coletivo por ônibus.

ART. 69 - Em vias com dimensionamento total da caixa de rolamento a partir de 10,40 metros, é possível manter sentido duplo de direção sendo duas faixas de 3,00 metros e duas faixas de estacionamentos de 2,20 metros.

ART. 70 - O Município poderá implantar sistema binário de direção nas vias do Centro I, a saber:

I - Rua Oito: Mão única no sentido leste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

II - Rua Dez: Mão única no sentido oeste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

III - Rua Doze: Mão única no sentido leste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

IV - Rua Quatorze: Mão única no sentido oeste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

V - Rua Dezesseis: Mão única no sentido leste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

VI - Rua Dezoito: Mão única no sentido oeste (trecho entre Rua Um e Rua Trinta e Um);

VII - Rua Onze: Mão única no sentido norte (trecho entre Rua M2 e Av. Roncador);

VIII - Rua Treze: Mão única no sentido sul (trecho entre Rua M2 e Av. Roncador);

IX - Rua Sete: Mão única no sentido norte (trecho entre Rua 04A e Av. Roncador);

X - Rua Nove: Mão única no sentido sul (trecho entre Rua 04A e Av. Roncador);

XI - Rua Três: Mão única no sentido norte (trecho entre Rua 02A e Av. Roncador);

XII - Rua Cinco: Mão única no sentido sul (trecho entre Rua 02A e Av. Roncador).

ART. 71 - O sistema binário de direção poderá ser ampliado às demais vias urbanas, por etapas, ampliando a segurança viária, conforto e circulação ordenada veicular.

SEÇÃO III: CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

ART. 72 - A classificação hierárquica-viária deve ser revisada num prazo não superior a 10 anos.

ART. 73 - Ficam classificados conforme sua funcionalidade no sistema viário, os seguintes eixos:

I - Vias de transito rápido: MT 240 e BR 158 (incluindo as marginais);

II - Vias estruturantes - arteriais: (incluindo os trechos consolidados e a consolidar): Av. Planalto, Av. Araguaia, Av. Coopercana, Av. Roncador, Av. Tropical, Av. Norberto Schwantes, Av. Júlio Campos, Av. Universitária, Av. Olímpica, Tv. B e Rua 50 (setor norte), Av. Xingú, Estrada denominada "Rota do Leite";

III – Vias estruturantes – arteriais a consolidar com reestruturação do perfil viário: Rua 15 e Rua 31.

IV – Vias coletoras: demais vias urbanas;

V – Vias locais: ruas com tráfego local, vias sem saída e demais vias que integram ou integrarão loteamentos fechados.

ART. 74 - As Ruas 15 e 31 (Centro), serão reestruturadas com redução das larguras das calçadas e ampliação do leito viário, compondo eixos de interligação entre os setores norte-sul, paralelo aos eixos da Avenida Planalto e Araguaia.

SEÇÃO IV: DA TRANSPOSIÇÃO VIÁRIA

ART. 75 - Priorizar Obras de Arte Especiais (OAE) para a promoção da transposição e segurança viária, nos seguintes pontos:

I - Interligação da BR-158 com a MT-240;

II - Av. Coopercana com BR-158;

III - Av. Tropical com BR-158;

IV - Av. Júlio Campos com BR-158;

V - Rua 4 (Industrial) com BR-158.

VI - MT 240 com Av. Araguaia,

VII - MT 240 com Av. Planalto

VIII – BR 158 com Av. Universitária

IX – BR 158 com Av. Olímpica

ART. 76 - Até a consolidação das OAE´s, com análises e custos que demandam tempo, estudos e aprovação junto aos órgãos estaduais e federais, o Município poderá implantar travessia elevada, lombada eletrônica e ondulações transversais nas interseções críticas ao longo das rodovias para propiciar segurança viária, nos seguintes pontos:

I - Interligação da BR-158 com a MT-240: indicação de ampliação do raio da rotatória com instalação de ondulações transversais a 15 metros da mesma, em todas as aproximações, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

II - Eliminação da aproximação da Rua Um na rotatória e criação de conexão na BR-158;

III - Av. Coopercana com BR-158: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

IV - Av. Tropical com BR-158: indicação de instalação de travessia elevada a 15 metros do cruzamento, além da instalação de lombada eletrônica a 50 metros do cruzamento entre as vias;

V - Av. Júlio Campos com BR-158: indicação de instalação de travessia elevada a 15 metros do cruzamento, além da instalação de lombada eletrônica à 50 metros do cruzamento entre as vias;

VI - Rua 4 (Industrial) com BR-158: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

VII - MT 240 com Av. Araguaia: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

VIII - MT 240 com Av. Planalto: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

IX – BR 158 com Av. Universitária: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

X – BR 158 com Av. Olímpica: indicação de instalação de ondulações transversais a 15 metros do cruzamento viário, além do reforço da sinalização vertical e horizontal;

ART. 77 - Nos cruzamentos da BR 158 com as Avenidas Júlio Campos e Tropical, as travessias elevadas são propostas em função da presença de pedestres para transposição do trecho, entre os setores Centro / Industrial.

ART. 78 - Para a instalação de todos os equipamentos como travessias elevadas, ondulações transversais e lombadas eletrônicas, deverão ser observados os critérios técnicos e as normas vigentes atualizadas como Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Vol. VI - Dispositivos Auxiliares e Resoluções do CONTRAN 600 e 798.

ART. 79 - O Município realizará o tratamento em canteiros centrais através da construção de passarelas em nível, para a devida conexão com as travessias elevadas, promovendo a acessibilidade e o deslocamento seguro dos pedestres.

ART. 80 - Em caso de pavimentação ou reformas das vias públicas, o Município aplicará sempre que possível, novas tecnologias de pavimento em concreto, polímeros e outros, a fim de ampliar a durabilidade da obra e evitar reinvestimentos.

SEÇÃO V: DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO (PGT´S)

ART. 81 - São consideradas como PGT´s: unidades escolares, igrejas, hipermercados, unidades de saúde, prédios públicos, núcleos comerciais e industriais, novos loteamentos, condomínios fechados e todo empreendimento que possa originar e destinar um número considerável de deslocamento/dias.

ART. 82 - Os projetos de edificações ou empreendimentos que possam se transformar em PGT, perturbando ou interrompendo a livre circulação de veículos e pedestres ou colocando em risco a segurança, não poderão ser aprovados sem prévia anuência do órgão com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas, respeitos os critérios das vias planejadas no Plano Diretor e no prolongamento do sistema viário.

ART. 83 - A municipalidade poderá solicitar estudos complementares ao processo de solicitação/autorização de novos empreendimentos considerados PGT´s, como o EIV(estudo de impacto de vizinhança) e o RIT (relatório de impacto de tráfego), com objetivo de analisar possíveis impactos nas áreas de entorno do novo PGT, e a partir desses estudos, propor medidas moderadoras no tráfego e nas vias de acesso.

ART. 84 - No caso de empreendimentos já edificados, medidas mitigadoras de tráfego, na área do entorno, como a construção de travessias elevadas, redutores de velocidade, faixas de pedestres e demais ações, poderão ser solicitadas pela municipalidade com objetivo de tratar as áreas de entorno.

SEÇÃO VI: DOS ESTACIONAMENTOS

ART. 85 - O Município disciplinará as vagas de motos e autos, devendo os empreendimentos priorizar bolsões de vagas de motos nas esquinas, para maior visibilidade de transposição e ordenamento do uso das áreas de modo otimizado e ampliando a disponibilidade de vagas.

ART. 86 - Deverão ser implementadas nos empreendimentos, vagas de delimitação de áreas para carga/descarga urbana nas áreas centrais e demais eixos comerciais nos bairros adjacentes, podendo o Município regulamentar os horários e dias das atividades.

ART. 87 - Os empreendimentos deverão garantir 2% do total de vagas de estacionamentos para as PCD´s (Pessoas com Deficiência) e 5% do total de vagas de estacionamento para idosos.

ART. 88 - A instalação das vagas especiais de PCD´s e Idosos devem privilegiar os locais de demanda como: clínicas, hospitais, farmácias, prédios públicos, escolas e praças, conforme as Resoluções CONTRAN nº 303 e 304/2008.

ART. 89 - O Município revitalizará as áreas de estacionamento destinado ao embarque e desembarque de escolares, com a devida sinalização vertical, horizontal e horários estabelecidos pelas unidades escolares.

ART. 90 - Os novos empreendimentos escolares deverão dispor de área própria para embarque/desembarque de escolares, em seus lotes com recuo da edificação para estruturação de entradas e saídas mais seguras.

ART. 91 - O Município poderá realizar estudos técnicos para verificar a viabilidade de implantação áreas de estacionamentos rotativos.

Parágrafo único. Em caso de implantação de áreas de estacionamentos rotativos, optar por mecanismos inteligentes de controle, operação e acesso, facilitando o uso para o usuário.

ART. 92 - O Município poderá viabilizar a construção de estacionamento tipo bolsão ao longo dos canteiros centrais das avenidas, com capacidade e estrutura para a remodelagem urbanística, ambiental e de segurança viária.

Parágrafo único. O projeto executivo dos estacionamentos tipo bolsão, deverá contemplar:

I- A utilização de materiais sustentáveis para a permissão da percolação de águas pluviais;
II- O máximo de indivíduos arbóreos existentes;

III- Integração com os modos não motorizados;
IV- As entradas e saídas nas vias perpendiculares às avenidas, retirando o fluxo de estacionamentos do fluxo da via de circulação rápida.

ART. 93 - Para projeções futuras de alteração do perfil viário nas avenidas em trechos centrais, onde houver demanda comprovada por estudos técnicos, as áreas consideradas como calçadas com larguras significativas em áreas comerciais, residenciais e industriais, poderão sofrer redução de dimensionamentos para implantação de áreas de estacionamentos, desde que mantenham a faixa de livre circulação de 1,50 metros e a largura final de 3,00 metros.

ART. 94 - As Calçadas com dimensionamentos inferiores a 6,0 metros poderão sofrer redução para a finalidade desta Seção em 50% (cinquenta por cento), mantendo a metragem total final em 3 (três) metros.

ART. 95 - Para a análise e aprovação do projeto de redução de calçadas para fins de estacionamentos, o requerente deverá apresentar todas informações, projetos e concepção da estruturação viária à equipe técnica municipal, sempre respeitando as normas técnicas vigentes e os critérios de acessibilidade.

SEÇÃO VII: DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

ART. 96 - O Município revitalizará sempre que possível e periodicamente, a sinalização vertical e horizontal de trânsito em toda a malha urbana e distrital, conforme normas CONTRAN e projetos executivos do órgão municipal competente.

ART. 97 - A sinalização de logradouros públicos será padronizada com a seguintes especificações:

I- Dimensão 0,20 x 0,60 m;
II- Fundo azul royal;
III- Inscrições na cor branca contendo nome do logradouro, código postal e bairro;
IV- Fixação em tubo de aço galvanizado de 3,0 m com espessura de 1 1/12", sendo duas unidades de placas por tubo.

ART. 98 - O Município poderá realizar parcerias público privadas para a promoção da sinalização de logradouros já consolidados.

ART. 99 - A sinalização de novos logradouros em novos loteamentos, ficará sob a responsabilidade do empreendedor, conforme critérios estabelecidos pelo órgão competente.

SEÇÃO VIII: DA MOBILIDADE INTELIGENTE

ART. 100 - Para a promoção da mobilidade urbana, o Município poderá realizar as seguintes ações:

I- Estudos técnicos para verificação da viabilidade de implantação de equipamentos de controle veicular do tipo semáforos;

II- Priorizar a instalação de equipamentos inteligentes com leitor/sensor de massa metálica para cálculo e programação temporal dos ciclos, conforme taxas de ocupação das filas, otimizando os tempos;

III- Instalar botoeiras de controle de tempos exclusivos para a travessia de pedestres com mobilidade reduzida.

SEÇÃO IX: DOS DISPOSITIVOS DE REDUÇÃO DA VELOCIDADE

ART. 101 - A instalação dos Dispositivos de Redução de Velocidade, deverá estar em consonância com a legislação CONTRAN em vigência, devendo ainda ser precedida de estudos técnicos, nas hipóteses de instalação de Travessias Elevadas, Redutores de Velocidade, Equipamentos Eletrônicos de Fiscalização de velocidade e outros semelhantes.

Parágrafo único. Deverão ser observados nos estudos, o volume veicular e de pedestres, as condições de drenagem e escoamento superficial de águas pluviais, bem como, análises complementares de áreas de entorno.

SEÇÃO X: DOS NOVOS LOTEAMENTOS E NOVOS CONDOMÍNIOS

ART. 102 - Para execução de novos empreendimentos considerados loteamentos abertos ou tipo condomínio fechado, os responsáveis deverão apresentar no órgão competente, além de outros documentos obrigatórios, os seguintes projetos e adequações:

I - Projeto de sinalização vertical e horizontal;

II - Projeto de sinalização de logradouros;

III - Projeto de acessibilidade com rampas de acessibilidade em todas as esquinas e calçadas já pavimentadas respeitadas às normas técnicas e larguras mínimas de 2,50 metros;

IV - Conter ao menos uma avenida principal segregada por canteiro central com objetivo de possibilitar a inserção do transporte coletivo por ônibus;

V - Conter ciclovia/ciclofaixa ao lado ou sobre canteiro central para lazer e posterior interação modal, bem como rede cicloviária por setores;

VI - Prever e instalar abrigos para o sistema de transporte coletivo por ônibus nos novos loteamentos;

ART. 103 - A equipe municipal de aprovação do Projeto de Novo Loteamento ou Condomínio Fechado poderá exigir, a apresentação de EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), conforme o perfil do novo loteamento, além de apresentação do RIT (Relatório de Impacto de Tráfego), principalmente nos setores comerciais e industriais.

Parágrafo único. Após a análise de possíveis impactos, medidas moderadoras de tráfegos, inclusive nas áreas de entorno, poderão ser exigidas para a devida implantação do empreendimento, sendo estas variáveis em função do perfil do loteamento.

ART. 104 - Em Condomínios Fechados, um sistema viário de contorno poderá ser instituído dependendo das análises locais e possíveis impactos de fragmentação do sistema viário.

SEÇÃO XI: DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA

ART. 105 - O Município garantirá que as ações e projetos de educação para o trânsito, segurança viária, sinalização e transportes sejam aplicadas aos núcleos informais urbanos, em processo de regularização ou já regularizados, integrando os mesmos na malha urbana e no sistema viário.

SEÇÃO XII: DAS AÇÕES VIÁRIAS PRIORITÁRIAS E PROJETOS

ART. 106 - São ações prioritárias do Município:

I- Promover obras de alargamento do raio das rotatórias em todos os cruzamentos das Avenidas, a exemplo do dimensionamento da rotatória da Avenida Júlio Campos com a Avenida Araguaia, observadas as condições de drenagem, a travessia de pedestres, a conexão com as ciclovias e a sinalização vertical e horizontal;

II- Implantar o sistema binário nas vias mencionadas no ART. 70º.

III- Instalar via perimetral à MT 240 para ampliação de acesso e segurança viária no setor Cristalino;

IV- Promover a intervenção por OAE ou ampliação da rotatória no cruzamento da BR 158 com MT 240 e mudança de geometria viária em nível para ordenar transposição e minimizar permissividade de movimentos que geram conflitos;

V- Promover intervenção por OAE ou implantação de rotatória nos cruzamentos da MT 240 com Av. Planalto e MT 240 com Av. Araguaia;

VI- Instalar uma via perimetral à BR 158, trecho sul, Setor Universitário;

VII- Promover intervenção por OAE ou implantação de rotatória na marginal da BR 158 com Av. Universitária;

VIII- Reestruturar a Rua 15 para composição funcional de via arterial em apoio às Av. Planalto e Av. Araguaia no sentido norte/sul e alargamento do leito veicular e redução das calçadas com mínimo de 3,00 metros;

IX- Reestruturar a Rua 31 para composição funcional de via arterial em apoio às Av. Planalto e Av. Araguaia no sentido norte/sul e Alargamento do leito veicular e redução das calçadas com mínimo de 3,00 metros;

X- Estruturar a estrada denominada "Rota do Leite" com perfil de eixo arterial estruturante, interligando o setor norte aos acessos centrais pela Av. Roncador e Rua 31;

XI- Executar projeção viária a partir da Rua 31 à nova Avenida "Rota do Leite";

XII- Viabilizar a projeção da Av. Xingu interligando os setores Universitário e Vila Nova.

CAPITULO X: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ART. 107 - O Município, para a promoção das ações e diretrizes do PLANMOB, deverá observar as dotações orçamentárias a cada ano, bem como realizar Parcerias Público-Privadas (PPP) e requisitar recursos federais quando da liberação de programas para a promoção da mobilidade urbana local.

ART. 108 - O PLANMOB deverá ser revisado em um prazo não superior a dez anos.

ART. 109 - São partes integrantes desta lei, os relatórios elaborados ao longo do processo de desenvolvimento do PLANMOB, a saber: Relatório 01: Plano de Trabalho, Relatório 02: Diagnóstico, Relatório 03: Propostas e Diretrizes, contendo as etapas, registros fotográficos, mapas e todas as observações técnicas.

ART. 110 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ÁGUA BOA - MT, AOS 28 DE JUNHO DE 2022.

MARIANO KOLANKIEWICZ FILHO
Prefeito Municipal

SEBASTIÃO ANTONIO LOPES
Secretário Municipal de Administração e Planejamento

MENSAGEM AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 189, DE 28 DE JUNHO DE 2022.

Excelentíssimo Senhor Presidente.
Excelentíssimas Senhoras Vereadoras.
Excelentíssimos Senhores Vereadores.

Em anexo, estamos encaminhando para análise e aprovação desse Colendo Poder Legislativo o Projeto de Lei Complementar nº 189, que ***"DISPOE SOBRE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA EM ÁGUA BOA - MT (PLANMOB) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."***

A mobilidade urbana tem sido um problema atual no Brasil que é causado por fatores históricos, como a herança rodoviária do país, porque o excesso de carros impede a livre circulação das pessoas na cidade, sendo muito prejudicial. Dessa forma, duas causas referentes a esse aspecto problemático são importantes: a falta de investimento em transporte público e o status proporcionado pelos carros.

Neste sentido o município de Água Boa, para atender as exigências legais em conjunto com o desenvolvimento urbano, tendo como finalidade a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas.

O município de Água Boa, criou a Politica Municipal de Mobilidade Urbana – PLANMOB, que foi elaborada a partir de diagnostico local, com participação popular, das análises da legislação de mobilidade urbana.

A lei estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como ferramenta para efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

Sustentável buscando apresentar mudanças e soluções ao transporte tradicional, envolvendo veículos particulares, transportes coletivos e também veículos não motorizados, como a bicicleta. Tudo isso sem se esquecer do pedestre.

Com solução inteligente e vantajosa frente a diversos problemas decorrentes do trânsito caótico das cidades, como, por exemplo, a perda de tempo devido a engarrafamentos, o estresse e também acidentes.

Diante do exposto, entende-se justificado o presente projeto de lei, ora submetido à análise e aprovação, motivo pelo qual se espera sua aprovação pelos nobres pares desse Colendo Poder Legislativo.

MARIANO KOLANKIEWICZ FILHO
Prefeito Municipal

SEBASTIÃO ANTONIO LOPES
Secretário Municipal de Administração e Planejamento