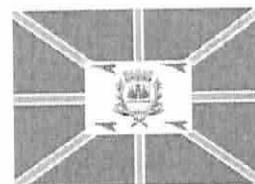




PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



PROJETO DE LEI Nº.....121...../2016

“Regulamenta a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Araguari/MG e dá outras providências”.

Lei: A Câmara Municipal de Araguari, Estado de Minas Gerais, aprova e eu, Prefeito, sanciono a seguinte

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES E DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Araguari/MG é um instrumento de planejamento urbano composto por diretrizes que irão ordenar ações de curto, médio e longo prazo, visando à promoção da acessibilidade e mobilidade em todo Município.

Art. 2º Como diretrizes gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana tem-se:

- I- priorizar e garantir o deslocamento de forma segura, aos pedestres, ciclistas e usuários em geral da via pública;
- II- instituir políticas de desestímulo ao uso individual de automóveis;
- III- instituir políticas e ações referentes à Educação no Trânsito com objetivo de reduzir o índice de acidentalidade no Município e;
- IV- estimular o uso do transporte coletivo por ônibus.

Art. 3º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transportes, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transportes urbanos:

- I – motorizados;
- II – não motorizados.

§ 2º Os serviços de transportes urbanos são classificados:

- I – quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas.
- II – quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual.
- III – quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

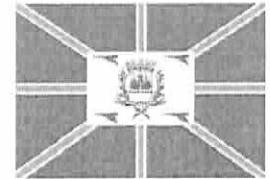
- I – vias e demais logradouros públicos, inclusive as cicloviárias;
- II – estacionamentos;
- III – terminais e demais conexões;
- IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V – sinalização viária e de trânsito;
- VI – equipamentos e instalações;
- VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Capítulo II

DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



SEÇÃO I

Das Calçadas e Acessibilidade

Art. 4º Privilegiar os deslocamentos a pé em toda malha urbana, através da promoção de condições seguras e acessíveis, e ainda restringir a implantação de equipamentos ou objetos nas calçadas, que possam vir a obstruir ou dificultar a livre circulação dos pedestres.

Art. 5º Inserir faixas de pedestres e travessias elevadas nos locais considerados como PGV's (Polos Geradores de Viagens) e em locais com risco potencial de acidentalidade verificado pela SETTRANS.

Art. 6º Incentivar o plantio de indivíduos arbóreos adequados e segundo orientações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Araguari-MG, com objetivo de promover maior conforto térmico nos deslocamentos a pé ou por bicicleta, sem de fato obstruir a passagem de pedestres ao longo das calçadas.

Art. 7º Promover o alargamento das calçadas públicas, quando da revisão do Plano Diretor, estimulando e ampliando os deslocamentos a pé principalmente nas áreas de concentração de serviços, com mínimo de 2,50 metros de largura.

Art. 8º Tornar obrigatória a pavimentação da calçada pública em todos os lotes, mesmo que ainda não edificados, de forma a dar continuidade aos deslocamentos a pé.

Art. 9º Tornar acessível as calçadas de modo a facilitar o deslocamento de pessoas através das desobstruções e nivelamento de piso.

Art. 10. Viabilizar, gradativamente, a construção de rampas de acessibilidade nos cruzamentos das vias públicas em locais que ainda não existem, de modo a promover o acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

Art. 11. Promover de forma gradativa, a adequação das calçadas através de piso tátil, priorizando os locais de maior demanda.

Art. 12. Implantar quando possível, equipamentos de acessibilidade na rede semafórica.

Art. 13. Revisar o percentual de 2% do total de vagas de estacionamento, para as PCD's (Pessoas com Deficiência) e de 5% do total de vagas de estacionamento para idosos privilegiando os locais por demanda como clínicas, hospitais, farmácias, órgãos públicos e parques, seguindo orientações da SETTRANS.

SEÇÃO II

Das Ciclovias

Art. 14 Implantar Rede Ciclovária na área urbana de Araguari/MG, privilegiando os deslocamentos por bicicletas nos trechos previamente estabelecidos, segundo as fases descritas a seguir, podendo esta rede ser ampliada de forma gradativa e integrada, incentivando assim a prática de esportes e os deslocamentos por bicicletas. Esta rede deverá ser implantada em fases, a saber:

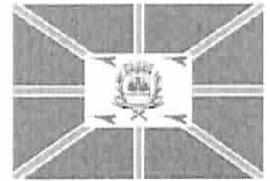
I- 1ª fase: ciclovias sobre os canteiros centrais compartilhada com pista de caminhada, com destaque para as Avenidas Theodolino Pereira de Araújo, Minas Gerais, Mato Grosso e seus prolongamentos: Avenidas Belchior de Godoy, Teodoro Veloso de Carvalho e Hugo Carlos Dorázio;

II- 2ª fase: ciclovias paralelas aos canteiros centrais com instalação de segregadores, com destaque para as Avenidas Walter Nader, Nicolau Dorázio e Avenida Batalhão Mauá;

III- 3ª fase: implantar ciclovias às margens da MG 223, BR 050, MG 478, pela grande demanda esportiva e acesso ao Distrito Industrial, em conjunto com os órgãos responsáveis;



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



IV- 4ª fase: implantar ciclofaixas de modo a integrar as ciclovias das fases 1 e 2, nas avenidas Porto Alegre e Av. Cornélia Rodrigues da Cunha.

Art. 15. Promover estudos de instalação de bicicletários ao longo da rede ciclo viária permitindo a integração dos modos de transportes.

SEÇÃO III

Do Transporte de Tração Animal

Art. 16. Regular o modal de tração animal através do cadastramento dos veículos e animais, emplacamento, peso máximo da carga, controle da saúde do animal, curso de regras de circulação para o condutor, regulamentação dos horários de trabalho e as vias de acesso, identificação visual do veículo e regulamentação dos acessórios de condução.

Capítulo III

DOS MODOS MOTORIZADOS

SEÇÃO I

Do Transporte Coletivo por Ônibus

Art. 17. Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus no Município de Araguari/MG, através de estudos e projetos que contemplem:

- I - desenvolver sistema de integração física/temporal com estações nos eixos estruturais;
- II - nova roteirização, incluindo os novos loteamentos e prevendo gradativa expansão urbana, reajustando as rotas conforme demanda futura;
- III - realizar pesquisa O/D (Origem/Destino) e Sobe/Desce;
- IV - revisão dos pontos de embarque e desembarque conforme estudo e pesquisa de demanda;
- V - revisão do quadro de horários;
- VI - implantar Bilhetagem Eletrônica;
- VII - implantar Sistema de Monitoramento em tempo real – GPS (Sistema de Posicionamento Global);
- VIII - implantar Sistema de Videomonitoramento em toda frota;
- IX - garantir a acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida nos carros destinados ao transporte coletivo bem como, nos locais destinados ao embarque e desembarque.

Art. 18. Garantir a prioridade do transporte coletivo por ônibus nas vias destinadas aos seus itinerários.

Art. 19. Garantir infraestrutura mínima de abrigos do embarque e desembarque de passageiros, a fim de proporcionar maior conforto aos usuários.

Art. 20. Disponibilizar aos usuários informações referentes ao quadro de horários e itinerários do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus.

SEÇÃO II

Do Transporte por Moto

Art. 21. Viabilizar os serviços de transporte de cargas por motos, moto-frete bem como os serviços de transportes de passageiros por moto, moto-taxi a fim de assegurar as normas vigentes.

SEÇÃO III

Do Transporte por Taxi



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



Art. 22. Adequar a lei que regulamenta o serviço de transporte de passageiros por táxi, em conformidades com as normas atuais, garantido um serviço de qualidade.

Art. 23. Dotar os locais para estacionamento de veículos do serviço de taxi de infraestrutura necessária e ainda promover estudos de ampliação de pontos fixos e pontos de apoio caso necessário com a devida padronização visual desses locais.

Art. 24. Viabilizar a implantação de, no mínimo, um veículo adequado para o transporte de pessoas com deficiência.

SEÇÃO IV

Do Transporte de Escolares e Fretamento

Art. 25. Revisar o Decreto Municipal nº 002, de 6 de janeiro de 2010, que dispõe sobre o transporte de escolares.

Art. 26. Viabilizar a regulamentação do transporte de passageiros por fretamento na área urbana em conformidade com a demanda do Município.

SEÇÃO V

Do Terminal Rodoviário

Art. 27. Assegurar a acessibilidade no Terminal Rodoviário Tancredo Neves, através de ajustes físicos necessários em atendimento aos seus usuários.

SEÇÃO VI

Do Aeródromo

Art. 28. Fazer gestão junto ao órgão da Secretaria de Aviação Civil visando a implantação do Plano de Zoneamento e Proteção do Aeródromo, e ainda assegurar o uso e ocupação do solo no entorno através do plano diretor do Município a ocupação/edificação em conformidade com as normas da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Capítulo IV DO SISTEMA VIÁRIO

SEÇÃO I

Da Hierarquização e Circulação Viária

Art. 29. Reclassificar a proposta de hierarquização viária estabelecida no Plano Diretor, Lei Complementar nº 034, de 28 de dezembro de 2004, quando da revisão do mesmo em função da dinâmica viária atual e características predominantes da região e da ocupação do solo.

Art. 30. Implantar, gradativamente, mão única de direção nas vias com maior demanda diária de forma a melhorar as condições de fluidez e da segurança dos seus usuários.

Art. 31. Reformular, padronizar toda a sinalização horizontal e vertical em conformidade com as diretrizes do Código Nacional de Trânsito, propiciando condições de visibilidade e interpretação aos seus usuários e ainda garantindo a segurança desses.

Art. 32. Conceder uso de espaço público, através de procedimentos legais para a instalação da sinalização de logradouros.



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



Art. 33. Ampliar a rede semafórica em locais que apresentem a necessidade desse tipo de sinalização, bem como promover a reforma e ou atualização tecnológica de toda rede, criando condições de sincronismos entre os equipamentos de forma a ampliar a segurança de todos os usuários das vias e ainda promover maior fluidez no trânsito.

Art. 34. Promover estudos técnicos a fim de dotar os locais que apresente necessidade de controle de fiscalização eletrônica em cruzamentos com semáforo.

Art. 35. Assegurar o controle de velocidade em vias e adotar as medidas necessárias ao cumprimento das normas regulamentares de velocidade de segurança, através de sinalização horizontal e vertical e ainda instalando dispositivo de fiscalização eletrônica quando for o caso.

Art. 36 Dotar as vias de acesso ao Município com sinalização indicativa evitando o uso desnecessário das vias que levam ao centro da cidade como trânsito de passagem.

Art. 37. Promover estudos e projetos a fim de criar condições de implementar, atualizar as informações de sinalização indicativa na malha urbana do Município, iniciando sua implantação pela Avenida Mato Grosso e prolongamentos uma vez que esta avenida desenvolve o papel de anel viário com maior carregamento diário inclusive em grande parte de usuários de outros Municípios e Estados.

SEÇÃO II Da Área Central

Art. 38. Revitalizar gradativamente o calçamento da área central, permitindo sua padronização e ainda promovendo a desobstrução das calçadas para o livre acesso dos pedestres e dotando todas condições de acessibilidade necessárias ao atendimento das normas.

Art. 39. Revisar norma legal do uso das calçadas, quanto a exposição de mercadorias e outros obstáculos que possam impedir a livre circulação de pedestres, através de lei.

Art. 40. Fazer gestão junto aos organismos responsáveis quanto a poluição sonora, principalmente em áreas de maior concentração comercial.

Art. 41. Toda e qualquer obra ou evento que venha a interferir na fluidez e segurança viária, deverá ser precedida de autorização do órgão com autoridade sobre via.

SEÇÃO III Das Intervenções Viárias

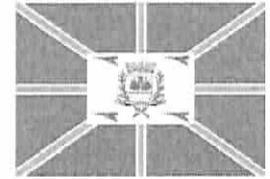
Art. 42. Implantar mão única de direção em vias que apresentarem dimensões máximas de 7,00 metros de largura e/ou apresentarem composição do tráfego carregado, de forma a manter a fluidez e segurança viária. Nesta diretriz, destacam-se os bairros Goiás, Paraíso, Millenium e os novos loteamentos.

Art. 43. Implantar faixa de acomodação veicular junto aos canteiros centrais das principais avenidas da cidade em confluência com as vias secundárias que apresentarem grande tráfego e ainda revisar a quantidade e necessidade das atuais aberturas nos canteiros centrais a fim de promover maior segurança viária.

Art. 44. Viabilizar a ampliação da calçada lindeira ao Bosque Jonh Kennedy possibilitando a utilização do pedestre em conjunto com a prática de esporte e ainda com possibilidade de integração de uma ciclovia na Avenida Minas Gerais. Do mesmo modo, as Ruas Mauro Cunha, Argentina e Paulino Abdala também passarão por adequações viárias, sendo que as áreas de estacionamento serão reestruturadas no entorno dos logradouros respectivos.



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



Art. 45. Adoção de bicicletários em frente ao Bosque Jonh Kennedy para integração com a promoção de uma ciclovia na Avenida Minas Gerais.

Art. 46. Revisão e atualização de geometria viária em conformidade com a demanda atual por força da evolução dos diversos meios de locomoção na malha urbana da cidade ao longo dos últimos anos.

Art. 47. Projetos de mini rotatórias poderão ser utilizados no disciplinamento do tráfego de forma que apresente uma alternativa nas condições de segurança e prioridade de circulação.

Art. 48. Disciplinar o fluxo de entrada e saída originários das BRs com a estruturação de toda a sinalização indicativa dos acessos evitando o uso da área central como tráfego de passagem.

Art. 49. Viabilizar a continuidade do alargamento da Avenida Vereador Geraldo Teodoro de modo a promover maior fluidez naquela região.

Art. 50. Assegurar o alargamento da Rua dos Portadores – Bairro Goiás, interligando a Avenida Belchior de Godoi e Avenida Senador Melo Viana para integrar os bairros daquela região.

Art. 51. Dar continuidade da pista dupla da Avenida Benedita Silva Gonçalves – prolongamento da Avenida Miguel Assad Debs para acesso ao viaduto do Bairro São Sebastião.

SEÇÃO IV Sistema de Carga e Descarga

Art. 52. Atualização dos espaços de áreas para carga e descarga e ajustes necessários às normas vigentes em conformidade com a demanda na realização dos serviços.

Art. 53. A fim de democratizar o uso das vagas para realização de carga e descarga, poderá ser adotado ou não o número de duas vagas em cada lado das quadras das vias principais da região central não sendo de uso exclusivo do empreendimento confrontante com esta área.

Art. 54. Disciplinar o uso das áreas de carga e descarga conforme a capacidade de carga dos veículos, estabelecendo horários específicos para veículos de maior capacidade e para veículos de menor capacidade através de normas regulamentares.

Art. 55. Instituir um sistema que propicie a rotatividade nas áreas de carga e descarga a fim de promover a democratização do espaço público.

SEÇÃO V Eixos Ferroviários e Rodoviários

Art. 56. Fazer gestão junto aos órgãos estaduais e federais para viabilidade de recursos de implantação no resgate da história da ferrovia entre os Municípios de Araguari e Uberlândia, fomentando a utilização deste modal de transporte como mais uma opção no deslocamento das pessoas.

Art. 57. Estudos de revitalização do trecho ferroviário urbano, compreendido entre o prédio do Palácio dos Ferroviários e o 11º BEC (Batalhão de Engenharia de Construção) com a concepção de uso voltado para o pedestre.

Art. 58. Buscar a implantação do anel viário, retirando assim o tráfego rodoviário das vias urbanas do Município.



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



Art. 59. Estabelecer um projeto de circulação de mercadorias e rotas de carga com objetivo de retirar os conflitos dos modais em circulação nas vias do Município.

SEÇÃO VI

Dos Pólos Geradores de Viagem/Tráfego (PGV's)

Art. 60. Garantir que os pólos geradores de tráfego já existentes, adotem medidas moderadoras de tráfego, com recursos próprios em relação à demanda por estacionamentos e o acesso seguro de pedestres ao empreendimento não buscando na via pública a solução para sua demanda.

Art. 61. Os projetos de futuros empreendimentos considerados como pólos geradores de viagem, só poderão ser aprovados se apresentarem as áreas devidas para estacionamento, manobras, carga e descarga, bem como acesso ao pedestre de forma acessível e segura, não sendo a via pública destinada a esse fim.

Art. 62. Os pólos geradores de viagem deverão incluir em suas áreas toda acessibilidade em conformidade com as normas vigentes.

SEÇÃO VII

Do Rebaixamento de Guia de Calçada para Acesso ao Lote e Grandes Empreendimentos

Art. 63. Nos estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, deverá ser apresentado projeto, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos.

Art. 64. Os locais de entrada e saída deverão ser sinalizados vertical e horizontalmente, com instalação de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel.

Art. 65. O rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente será permitido dentro da faixa de serviço.

Art. 66. Os acessos de entrada e saída de veículos em lotes de esquina deverão estar localizados a uma distância mínima de 5,00m (cinco metros), a partir do alinhamento do lote.

Art. 67. O rebaixamento de meios-fios, para acesso de entrada e saída de veículos, poderá ser de até 50% (cinquenta por cento) da testada do lote, desde que cada rebaixamento não ultrapasse 8,00m (oito metros). Quando houver mais de um rebaixamento, a distância mínima entre eles será de 5,00m (cinco metros), sendo que as medidas acima já contemplam 50cm (cinquenta centímetros) de cada lado para inclinação do meio-fio.

SEÇÃO VIII

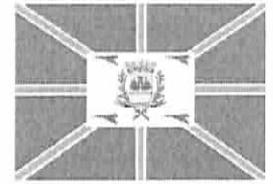
Do Uso de Caçambas

Art. 68. Padronizar o uso e as unidades de coleta de entulhos denominadas de caçambas (equipamento constituído de um recipiente metálico, destinado aos serviços de coleta, remoção, entrega ou descarregamento de entulhos). Os artigos dessa seção deverão compor a revisão da legislação pertinente ao assunto.

Art. 69. O uso das caçambas estacionárias nas vias ou logradouros públicos deverá ser realizado somente por empresas legalmente autorizadas pelo Poder Público Municipal, sendo de inteira responsabilidade da empresa prestadora de serviço, a colocação e a disposição da caçamba na via pública, ficando proibido a mudança da posição da caçamba que deverá estar estacionada alinhada paralelamente à guia da calçada do logradouro público.



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



Art. 70. Quando não for possível a colocação de caçambas na via pública, será permitida a colocação sobre o passeio, desde que seja assegurado o espaço livre de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) para o trânsito de pedestres.

Art. 71. Deverá ser observado o afastamento mínimo de 5m (cinco metros) de qualquer esquina ou de pontos em que comprometa a segurança viária ou ainda impeça a livre circulação dos pedestres.

Art. 72. É proibida a instalação de caçambas em todos os trechos de vias públicas com regulamentação de estacionamento específico para aquele fim, salvo com autorização do órgão com circunscrição sobre a via.

Art. 73. As caçambas deverão apresentar bom estado de conservação e estar devidamente sinalizadas, de modo a permitir sua rápida visualização e identificação, contendo obrigatoriamente:

- I- cor amarela em sua totalidade;
- II- sinalização retro flexiva de 8 a 20 cm de largura, instaladas em todas as suas laterais e na medida da altura das caçambas;
- III- nome e telefone da Empresa responsável em caracteres legíveis e em caixa alta.

SEÇÃO IX Dos Estacionamentos

Art. 74. Preferencialmente a sinalização para estacionar nas vias públicas dar-se-á paralelo à guia da calçada, somente em casos específicos e que não comprometa a segurança viária, poderá ser sinalizado da forma apropriada ao local.

Art. 75. A princípio os estacionamentos de motocicletas deverão ser priorizados próximos dos cruzamentos das vias com objetivo de aumentar a visibilidade de transposição viária, em toda área central e nos eixos subcomerciais dos bairros adjacentes.

Art. 76. Instituir o Sistema de Estacionamento Rotativo de forma a promover a democratização dos estacionamentos nas vias públicas do Município tendo como início a região central da cidade.

Art. 77. Promover junto aos canteiros centrais próximos a pólos geradores de demanda, as Áreas Especiais de Estacionamento (tipo bolsão) para veículos leves e bicicletas de forma a integrar os dois tipos de modais através de projeto que contemple a preservação dos indivíduos arbóreos e ainda a manutenção da drenagem das águas pluviais.

Art. 78. O estacionamento paralelo aos canteiros poderá ser autorizado pela autoridade responsável, em condições específicas e devidamente justificadas, de preferência fora do horário comercial e que não comprometa a fluidez do trânsito e a segurança dos usuários.

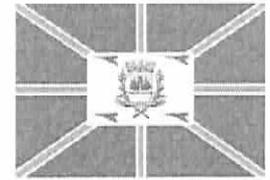
SEÇÃO X Dos Novos Loteamentos

Art. 79. Assegurar quando da aprovação dos novos loteamentos, as seguintes diretrizes a cargo do empreendedor:

- I- apresentar projeto de sinalização horizontal, vertical e circulação viária;
- II- fica a cargo do empreendedor a sinalização dos logradouros públicos do novo empreendimento mesmo que ainda a nomeação seja por letra ou número;
- III- é de responsabilidade do empreendedor a execução dos serviços de sinalização vertical e horizontal do empreendimento após aprovação do projeto pela SETTRANS;



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



- IV- apresentar sistema viário para vias locais com no mínimo de 8m (oito metros) de largura, para estacionamento e faixa de rolamento;
- V- deverá ser apresentada a projeção de conexão do sistema viário existente com o novo loteamento;
- VI- propor sistema ciclo viários nas vias estruturais com concentração comercial;
- VII- estabelecer em projeto a acessibilidade das calçadas conforme norma vigente;
- VIII- em áreas institucionais, praças e centros comerciais construir travessia elevada nas vias do seu entorno, após aprovação da SETTRANS.

SEÇÃO XI

Programa de Redução de Acidentes de Trânsito

Art. 80. Planejar e consolidar o espaço de aulas teóricas e práticas de trânsito, importante meio didático-pedagógico para o ensino das primeiras regras de circulação de trânsito.

SEÇÃO XII

Das Ações Prioritárias e Prazos

- Art. 81 Ficam estabelecidas como ações em curto/médio prazo (de 0 a 5 anos):
- I- reformulação e modernização do sistema transporte coletivo urbano;
 - II- revisão da classificação do sistema viário limitando a velocidade das vias conforme sua classificação em conjunto com o Plano Diretor;
 - III- implementação da rede ciclo viária;
 - IV- espaço para aplicação de aulas de educação para o trânsito;
 - V- consolidar o sistema de estacionamento rotativo;
 - VI- revisar o sistema viário através de estudos técnicos e ajustes geométricos necessários;
 - VII- reformular e modernizar a rede semafórica;
 - VIII- implementar ações em projetos de acessibilidade como exemplo: travessias elevadas e adequações de calçadas;
 - IX- assegurar o controle de velocidade através de fiscalização eletrônica;
 - X- instalação de áreas especiais de estacionamentos – tipo bolsão;
 - XI- promover o ajuste de circulação viária em sentido único de mão de direção criando binários e promovendo a segurança e fluidez do trânsito.

- Art. 82 Ficam estabelecidas como ações em longo prazo (em até 10 anos):
- I- implantação do anel viário;
 - II- revitalização do trecho ferroviário urbano;
 - III- garantir o prolongamento da Avenida Theodolino Pereira de Araújo com a projeção do parque linear do Córrego Brejo Alegre até a Avenida Teodoro Veloso de Carvalho;
 - IV- gestão de relocação da área do Aeródromo Municipal junto aos órgãos federais para a promoção da interligação dos bairros Aeroporto e Millennium.

CAPÍTULO V

Das disposições finais

Art. 83. Concluído as etapas de audiências públicas, mobilização e participação popular, diagnóstico e diretrizes, a presente Lei norteará a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Araguari/MG, permitindo a continuidade de projetos pelos gestores municipais, de forma que os deslocamentos das pessoas seja realizado através de um planejamento a curto, médio e longo prazo e estabelecendo uma política que garanta uma cidade acessível a todos independente da forma de locomoção, respeitando os direitos da população no espaço urbano em que se vive.



**PREFEITURA DE ARAGUARI
GABINETE DO PREFEITO**

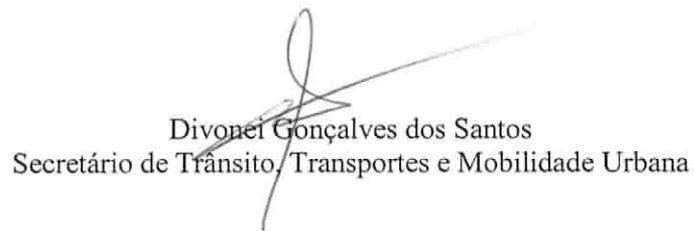


Art. 84. Correrão à conta de dotações próprias do orçamento municipal os gastos com a execução desta Lei que, revogadas as disposições em contrário, entra em vigor na data da sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 14 de junho de 2016.



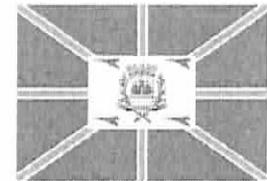
Raul José de Belém
Prefeito



Divonei Gonçalves dos Santos
Secretário de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



JUSTIFICATIVA:

Senhor Presidente e Senhores Vereadores!

Estamos encaminhando para apreciação de Vossas Excelências o presente Projeto de Lei que “Regulamenta a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Araguari/MG e dá outras providências”.

O Projeto de Lei objetiva as Diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Araguari/MG, sendo esta, a consolidação da etapa final. As diretrizes foram elaboradas através de audiências públicas e pesquisa técnica, à luz da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012. É evidente que ajustes operacionais poderão ocorrer quando da implantação destas, respeitando assim, as especificidades de cada localidade municipal, mas sempre fomentada pelo bem comum.

A presente regulamentação tem como base as pesquisas realizadas com populares através de questionários aplicados diretamente aos munícipes, durante a ocorrência do Projeto Prefeitura nos Bairros com temas direcionados para transporte coletivo, condições das calçadas, pedestres, acessibilidade ciclovias e sistema viário. Esta etapa ocorreu durante o ano de 2014 e início do ano de 2015, onde todos os dados foram tratados e devidamente tabulados para equiparação do anseio popular e das questões técnicas.

No dia 8 de julho de 2015, a Câmara Municipal de Vereadores realizou audiência pública com objetivo de esclarecer a comunidade as etapas e fases da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. A audiência contou com representantes da sociedade civil, membros da SETTRANS, ADEFA (Associação dos Deficientes Físicos de Araguari), OAB (Ordem dos Advogados), SINDIUTE (Sindicato dos Professores), ADCA (Associação do Direito e Cidadania de Araguari), CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas de Araguari), representantes dos moto-taxistas, Associação dos Ciclistas de Araguari, Vereadores, Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana e Vice-Prefeito. As dúvidas e sugestões foram devidamente discutidas, registradas e analisadas de modo a construir democraticamente as diretrizes que nortearão as ações para a promoção da mobilidade urbana no Município de Araguari/MG.

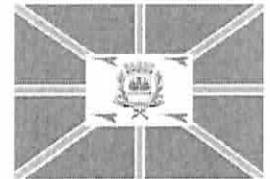
Em 23 de julho de 2015, ocorreu no auditório da SAE – Superintendência de Água e Esgoto de Araguari/MG, mais uma audiência pública com a comunidade, retratando tecnicamente os óbices relacionados aos deslocamentos de pessoas e mercadorias no Município. Logo após, houve a apresentação e discussão das diretrizes para análise e parecer dos membros presentes. Foram convidados representantes das: Associações de Bairros, ADEFA, OAB, CAAD, CDL, ACIA, Vereadores, União Ciclística Araguarina, Secretários Municipais, Associação de Moto Taxistas, Conselho do Idoso, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e ainda publicação de matéria vinculada na imprensa local.

Nos meses de agosto a novembro de 2015, todas as diretrizes foram devidamente revisadas após as audiências e assim consolidando a política de mobilidade e suas diretrizes, estruturada conforme a Lei 12.587/2012, a qual prioriza as ações voltadas para atender os deslocamentos das pessoas no diversos meios de locomoção conforme abaixo:

Modos não motorizados



PREFEITURA DE ARAGUARI GABINETE DO PREFEITO



- das calçadas e acessibilidade
- das ciclovias
- do transporte de tração animal

Modos motorizados

- transporte coletivo por ônibus
- transporte por moto taxi
- transporte por taxi
- transporte de escolares e fretamento
- Terminal Rodoviário

Aeródromo

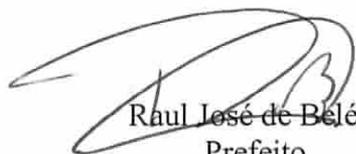
Sistema viário

- hierarquização e circulação viária
- área central
- intervenções viárias
- sistema de carga e descarga
- eixos ferroviários e rodoviários
- pólos geradores de tráfego
- do rebaixamento das guias de calçadas para acesso ao lote e grandes empreendimentos
- do uso das caçambas
- estacionamentos
- dos novos loteamentos
- programa de redução de acidentes

Assim a aprovação do Plano de Mobilidade em lei propiciará a Administração Municipal e a Câmara de Vereadores legitimarem a construção de resultados, unindo esforços para aprovação integral, garantindo a permanência das ações propostas, respeitando a vontade de todos e coibindo a sua descontinuidade por sucessões políticas.

Diante da relevância da matéria conclamamos os nobres Vereadores que aprovem este Projeto de Lei nos termos em que se encontra redigido, e que seja observado nos seus trâmites o regime de urgência com dispensa dos interstícios regimentais.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 14 de junho de 2016.



Raul José de Belém
Prefeito



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

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

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

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

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

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

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

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

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

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

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

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

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

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

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

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

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

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

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

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

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

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

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

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

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

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

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

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

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

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

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

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

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

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

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

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

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

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

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191^o da Independência e 124^o da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012