



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

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

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

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

**CAPÍTULO I**

**Disposições Gerais**

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

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

4 -



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

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

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

**§ 1º** São meios de transportes urbanos:

I - Motorizados; e

II - Não motorizados.

**§ 2º** São serviços de transportes urbanos:

I - De passageiros:

a) Coletivo; e

b) Individual.

II - De cargas.

21



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

§ 3º São infraestrutura de mobilidade urbana:

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

II - Estacionamentos;

III - Terminais, estações e demais conexões;

IV - Sinalização viária e de trânsito;

V - Equipamentos e instalações; e

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

**Seção I**

**Dos Conceitos e Definições**

4.



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

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

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

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

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

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

**V - LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

*Yi*



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

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

**VII - MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

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

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

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

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

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

4-



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

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

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

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

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

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

4/10



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

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

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

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

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

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

## **CAPÍTULO II**

### **Da Política Municipal de Mobilidade Urbana**

#### **Seção I**

#### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais**

Yi



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

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

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

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

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

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

**V** - gestão democrática, planejamento e avaliação;

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

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

*M i*



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

**VIII** - segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;

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

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

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

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

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

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

21



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

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

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

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

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

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

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

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

4 i



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

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

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

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

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

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

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

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

*Y. C. R.*



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

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

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

**CAPÍTULO III**

**Do Plano de Mobilidade Urbana de Sidrolândia - Planmob-Sidrolândia**

**Seção I**

**Do conteúdo do PlanMob-Sidrolândia**

**Art. 7º** O PlanMob-Sidrolândia contempla:

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

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

74



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

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

IV - ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

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

- a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;
- b) a elaboração de um Plano Cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;
- c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação e qualificação de travessias, calçadas e servidões, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de acalmamento de tráfego, desbloqueio das servidões, tratamento paisagístico com prioridade da arborização, instalação de equipamentos públicos, elaboração do Guia de Calçadas, dentre outras;

4 -



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

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

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

**VII - elaboração do Plano de Hierarquização Viária priorizando:**

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

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

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

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

44



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

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

**Seção II**

**Dos Objetivos Estratégicos**

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

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

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

**III** - promover a segurança no trânsito;

**IV** - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

**V** - consolidar uma malha viária estrutural;

yc



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

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

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

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

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

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

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

42



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

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

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

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

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

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

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

mi



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

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

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

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

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

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

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

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

yi



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

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

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

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

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

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

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

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

4 :



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

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

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

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

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

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

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

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

21



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

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

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

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

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

**Seção III**

**Dos Instrumentos de Gestão**

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

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

21



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

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

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

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

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

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

**CAPÍTULO IV**

**Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana**

4 =



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

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

**Seção I**

**Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos**

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

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

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

**III** - elaboração de um Plano Cicloviário;

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

4:



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

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

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

**II** - projeto e implantação do Anel Viário;

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

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

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

**VI** - elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

42



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

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

**Seção II**

**Do Transporte de Cargas**

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

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

**Seção III**

**Do Transporte Público Coletivo**

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

M. S.



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

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

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

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

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

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

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

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

42



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

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

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

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

**II** - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

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

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

**V** - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

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

*M. C.*



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

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

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

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

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

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

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

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

*Y.C.*



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

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

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

**Seção IV**

**Do Transporte Público Individual**

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

**Seção V**

**Do Transporte Não Motorizado**

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

23



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

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

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

**Art. 29.** O sistema ciclovitário deverá garantir:

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

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

III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

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

76



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

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

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

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

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

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

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

Mi



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

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

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

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

**Art. 33.** São deveres dos pedestres:

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

II - atravessar as vias nas faixas à eles destinadas;

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

*Yic*



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

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

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

VI - obedecer à sinalização de trânsito.

**CAPÍTULO VI**

**Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas Do PlanMob-Sidrolândia**

**Seção I**

**Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Sidrolândia**

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

M. C.



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

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

- I - Coordenação da execução das pesquisas de indicadores de acordo com o estabelecido no PlanMob;
- II - Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;
- III - Manter atualizada a base de dados.
- IV - Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- VI - a apuração dos indicadores e relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana deverão ser realizados a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz, origem e destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos;
- VII - Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

*M. C.*



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

**Da Revisão do PlanMob-Sidrolândia**

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

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

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

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

M E



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

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

**CAPÍTULO VII**

**Disposições Finais e Transitórias**

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

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

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

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

a) Guia de Arborização Municipal;

42



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

b) Plano de Hierarquização Viária;

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

a) Guia de Calçadas;

b) Plano Cicloviário.

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

Sidrolândia - MS, 08 de abril de 2019.

  
Dr. MARCELO DE ARAUJO ASCOLI

**Prefeito Municipal**

---

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

---

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

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

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

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

**CAPÍTULO I**  
**Disposições Gerais**

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

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

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

§ 1º São meios de transportes urbanos:

I - Motorizados; e

II - Não motorizados.

§ 2º São serviços de transportes urbanos:

I - De passageiros:

- a) Coletivo; e
- b) Individual.

II - De cargas.

§ 3º São infraestrutura de mobilidade urbana:

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

II - Estacionamentos;

III - Terminais, estações e demais conexões;

**IV - Sinalização viária e de trânsito;**

**V - Equipamentos e instalações; e**

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

## **Seção I**

### **Dos Conceitos e Definições**

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

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

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

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

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

**V - LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

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

**VII - MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **CAPÍTULO II**

### **Da Política Municipal de Mobilidade Urbana**

#### **Seção I**

#### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais**

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

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

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

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

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

**V** - gestão democrática, planejamento e avaliação;

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

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

**VIII** - segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**I** - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de

transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

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

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

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

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

### **CAPÍTULO III**

#### **Do Plano de Mobilidade Urbana de Sidrolândia - Planmob-Sidrolândia**

##### **Seção I**

##### **Do conteúdo do PlanMob-Sidrolândia**

**Art. 7º** O PlanMob-Sidrolândia contempla:

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

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

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

**IV** - ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

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

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

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

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

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

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

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema complementar de transporte coletivo;

**VII** – elaboração do Plano de Hierarquização Viária priorizando:

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

b) requalificação da Avenida Dorvalino dos Santos;

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

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

**X** – a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

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

## **Seção II**

### **Dos Objetivos Estratégicos**

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

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

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

**III** - promover a segurança no trânsito;

**IV** - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

**V** - consolidar uma malha viária estrutural;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Seção III**

#### **Dos Instrumentos de Gestão**

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

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

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

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

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

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

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

## **CAPÍTULO IV**

### **Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana**

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

#### **Seção I**

#### **Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos**

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

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

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

**III** - elaboração de um Plano Cicloviário;

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

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

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

**II** - projeto e implantação do Anel Viário;

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

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

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

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

VI - elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

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

## **Seção II**

### **Do Transporte de Cargas**

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

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

## **Seção III**

### **Do Transporte Público Coletivo**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**II** - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

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

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

**V** - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Seção IV**

##### **Do Transporte Público Individual**

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

#### **Seção V**

##### **Do Transporte Não Motorizado**

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

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

Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

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

**Art. 29.** O sistema cicloviário deverá garantir:

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

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

**III** - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 33.** São deveres dos pedestres:

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

**II** - atravessar as vias nas faixas à eles destinadas;

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

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

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

**VI** - obedecer à sinalização de trânsito.

## **CAPÍTULO VI**

### **Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas Do PlanMob-Sidrolândia**

#### **Seção I**

##### **Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Sidrolândia**

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

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

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

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

**III** - Manter atualizada a base de dados.

**IV** - Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

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

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

#### **Seção II**

##### **Da Revisão do PlanMob-Sidrolândia**

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

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

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

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

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

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

## **CAPÍTULO VII**

### **Disposições Finais e Transitórias**

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

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

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

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

**a)** Guia de Arborização Municipal;

**b)** Plano de Hierarquização Viária;

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

**a)** Guia de Calçadas;

**b)** Plano Cicloviário.

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

**Sidrolândia – MS, 08 de abril de 2019.**

***DR. MARCELO DE ARAUJO ASCOLI***

Prefeito Municipal

**Publicado por:**

Luiz Claudio Neto Palermo

**Código Identificador:98B68D99**

---

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