



GAZETA MUNICIPAL

Prefeitura Municipal de Cuiabá - MT

Ano IV | Nº 1016 - Suplementar | Quinta-feira, 19 de Dezembro de 2024

PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ

Emanuel Pinheiro
Prefeito

José Roberto Stopa
Vice-Prefeito

Valdir Leite Cardoso
Secretário Municipal de Governo

Hellen Janayna Ferreira de Jesus
Secretária de Assistência Social, Direitos Humanos e da Pessoa com Deficiência

Justino Astrevo Aguiar
Secretário Municipal de Cultura, Esporte e Lazer - interino

Edilene de Souza Machado
Secretária Municipal de Educação

Antônio Roberto Possas de Carvalho
Secretário Municipal de Fazenda

Ellaine Cristina Ferreira Mendes
Secretária Municipal de Gestão

Wilton Coelho Pereira
Secretário Municipal de Habitação e Regularização Fundiária

Juares Silveira Samaniego
Secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano e Sustentável

Luciana Zamproni Branco
Secretária Municipal de Mobilidade Urbana

Cely Maria Auxiliadora Barros de Almeida
Secretária Municipal da Mulher

Fausto Alberto Olini
Secretário Municipal de Comunicação

José Roberto Stopa
Secretário Municipal de Obras Públicas

Leovaldo Emanuel Sales da Silva
Secretário Municipal de Ordem Pública

Márcio Alves Puga
Secretário Municipal de Planejamento

Deiver Alessandro Teixeira
Secretário Municipal de Saúde

Francisco Antônio Vuolo
Secretário Municipal de Agricultura, Trabalho e Desenvolvimento Econômico

Lincoln Tadeu Sardinha Costa
Secretário Municipal da Turismo

Benedicto Miguel Calix Filho
Procurador-Geral do Município

Hélio Santos Souza
Controlador-Geral do Município

João Carlos Hauer
Diretor Geral da Empresa Cuiabana de Zeladoria e Serviços Urbanos

Vanderlucio Rodrigues da Silva
Diretor-Presidente da Agência Municipal de Regulação de Serviços Públicos Delegados de Cuiabá

Diretor-Geral da Empresa Cuiabana De Saúde Pública

ÍNDICE

Atos do Prefeito	01
Decreto.....	01
Ato	09

Atos do Prefeito

Decreto

DECRETO Nº 10.776 DE 19 DE DEZEMBRO DE 2024

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CUIABÁ – PLANMOB CUIABÁ, E ESTABELECE DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA.

O Prefeito de Cuiabá, no exercício da atribuição que lhe confere o inciso VI, do artigo 41 da Lei Orgânica do Município (LOM), em conformidade com o disposto na Lei Municipal nº 7.110 de 02 de julho de 2024, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana, e considerando, ainda, o disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana,

Considerando o compromisso do Município de Cuiabá com o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Este Decreto institui o Plano de Mobilidade Urbana de Cuiabá – PlanMob Cuiabá 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, conforme disposto, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Municipal nº 7.110 de 02 de julho de 2024.

Parágrafo único. O PlanMob Cuiabá tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Cuiabá.

Art. 2º O PlanMob Cuiabá guarda compatibilidade com o Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá (PDDE), estabelecido pela Lei Complementar nº 150, de 29 de janeiro de 2007, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município, previstas pela Lei Complementar nº 389 de 03 de novembro de 2015, e com as normas de acessibilidade das Leis Federais nº 13.146, de 6 de julho de 2015, nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 3º Para os efeitos deste Decreto, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - **ACESSIBILIDADE:** facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II - **ACESSIBILIDADE AMBIENTAL:** possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;

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

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

V - **BRT (Bus Rapid Transit):** sistema de transporte coletivo por ônibus de média e/ou alta capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurados pela elevada velocidade operacional em pistas ou faixas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem e o embarque e desembarque em nível, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários, e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real através de Centros de Controle Operacional;

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



VII - CICLOROTAS OU ROTA CICLÁVEL: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

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

IX - DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

X - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual;

XI - FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XII - FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

XIII - FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XIV - GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XV - LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

XVI - METRÔ: sistema de transporte que utiliza trens de alta performance, com carros operando em vias exclusivas, sem cruzamentos em nível, possuindo estações com plataformas elevadas e com controle centralizado;

XVII - 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;

XVIII - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XIX - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XX - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXI - MONOTRILHO: ferrovia constituída por um único trilho, em oposição às ferrovias tradicionais que possuem dois trilhos paralelos;

XXII - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XXIII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXIV - PISTA EXCLUSIVA: faixa (s) exclusiva (s) destinada (s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XXV - POLÍTICA DE PREÇO: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXVI - PÓLOS GERADORES DE VIAGENS: empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

XXVII - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas de média e alta capacidade de transporte, operados por diferentes tecnologias (ônibus, VLT, metrô, etc.);

XXVIII - SISTEMA DE ALTA E MÉDIA CAPACIDADE: sistemas, nas diversas modalidades de transporte, com capacidade variando entre 10.000 (dez mil) a 80.000 (oitenta mil) passageiros/hora/sentido;

XXIX - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXX - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

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

XXXII - 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;

XXXIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXXIV - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

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

XXXVI - VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT): sistema sobre trilhos, caracterizado por sua habilidade de operar com carros únicos ou pequenas composições em vias exclusivas em nível, em nível elevado, subterrâneo ou, ocasionalmente, em tráfego partilhado nas vias urbanas;

XXXVII - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;

XXXVIII - VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do PlanMob Cuiabá

Art. 4º O PlanMob Cuiabá 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 a cidade;
- III - equidade no acesso e uso do espaço público de circulação, vias, logradouros e meios de transporte;
- IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V - gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;
- VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
- VII - acessibilidade universal;
- VIII - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida, redução de mortes, acidentes no trânsito e sistema viário;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

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

- I - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e 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 - integração com a política metropolitana e respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento em âmbito metropolitano;
 - V - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
 - VI - priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
 - VII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo, garantindo direitos e observando deveres dos usuários;
 - VIII - integração dos diversos meios de transporte;
 - IX - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
 - X - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
 - XI - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
 - XII - busca pelo cumprimento da Lei Federal nº 12.587/2012 naquilo que couber no âmbito local e por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob Cuiabá;
 - XIII - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob Cuiabá;
 - XIV - priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.
 - XXV - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.
- Art. 6º** O PlanMob Cuiabá possui como objetivos gerais:
- I - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, 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 - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV - proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município; e
- VI - consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE CUIABÁ – PLANMOB CUIABÁ

Seção I

Do conteúdo do PlanMob Cuiabá

Art. 7º O PlanMob Cuiabá contemplará:

- I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e 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;
- IV - ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;
- V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;
- VI - programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e 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 previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas;
- c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;
- d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras, promovendo também a conectividade entre as vias exclusivas, travessias e estacionamentos seguros para ciclistas, atendimento a terminais de transporte coletivo, rodoviária, área central, distrito industrial e regiões de grande oferta de emprego;
- e) ações e medidas que promovam a acessibilidade e inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- VII - os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:
- a) a rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias;
- b) a composição das linhas do sistema convencional;
- c) as linhas de vilas e favelas;
- d) o sistema suplementar de transporte coletivo;
- e) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, as linhas executivas, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;
- VIII - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:
- a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;
- b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada;
- IX - o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo:
- a) circulação viária;
- b) sinalização viária;
- c) projeto paisagístico;
- d) revitalização da infraestrutura do sistema viário;
- e) pavimentação;
- f) áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - a garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;
- XI - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não

- motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;
- XII - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros e o uso e ocupação do solo com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano, incentivando a criação de plataformas logísticas e centros de distribuição;
- XIII - ações referentes ao acesso a escolas, unidades de saúde, equipamentos públicos e aos polos geradores de viagens de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;
- XIV - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano;
- XV - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XVI - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8º O PlanMob Cuiabá contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

- I - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
- III - promover a segurança no trânsito;
- IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- V - tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
- VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.
- Art. 9º** Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 7º deste Decreto, o PlanMob Cuiabá estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com a normatização estabelecida neste Decreto.
- Art. 10.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:
- I - implantação de rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas de alta e média capacidade;
- II - ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;
- III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo;
- IV - ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte coletivo em Cuiabá e na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá
- V - diversificação dos modos de transporte coletivo;
- VI - desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;
- VII - promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;
- VIII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

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

- I - fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade;
- II - modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III - monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito;
- IV - disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;
- V - modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

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

- I - reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;
- II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana, inclusive com vistas a travessias seguras e transposição de barreiras físicas e naturais;
- III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito, transporte e circulação;



IV - desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

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

II - monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da 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 veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

V - 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.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

III - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

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

II - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

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

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 16. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

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 os 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 - regulamentação e implantação de estacionamentos rotativos e dissuasórios;

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 poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VIII - implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo

existentes - ou das que vierem a ser instaladas -, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) permitir, após a reestruturação dos corredores, a revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;

b) obtenção e racionalização de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;

d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

IX - priorização da aplicação de recursos do Fundo de Mobilidade Urbana, a ser criado pela Lei nº xxxxx de xx de xxxxxx de xxxx, na execução dos programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o PlanMob Cuiabá;

X - priorização das obras relacionadas aos projetos viários prioritários, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;

XI - fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos, nos termos do disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo, no Código de Posturas do Município, na Lei de Hierarquização Viária e demais normas pertinentes que regulem a matéria.

XII - definição de um mapa de classificação de calçadas, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XIII - definição 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;

XIV - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - RMVRC, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

CAPÍTULO III

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANMOB CUIABÁ

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob Cuiabá

Art. 17. O Município poderá, nos termos do art. 207 da Lei Orgânica, criar Grupo de Acompanhamento do PlanMob Cuiabá (GAP-Cuiabá) a fim de realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com este Decreto, o monitoramento da implementação do PlanMob Cuiabá, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os indicadores deverão ser apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado na página eletrônica da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB

Art. 18. O Grupo de Acompanhamento do PlanMob Cuiabá (GAP Cuiabá) deverá possuir as seguintes atribuições:

I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob Cuiabá;

II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;

III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob Cuiabá e seus resultados;

IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;

V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob Cuiabá;

VI - elaborar e aprovar, a partir de proposta encaminhada Secretaria de Mobilidade Urbana, seu Regimento Interno, que deverá ser formalizado por meio de Portaria da SEMOB.

Art. 19. O GAP, sob coordenação da SEMOB, será constituído por grupo de observadores integrado por membros do Conselho Municipal de Transportes, instituições da sociedade civil, que deverão acompanhar os resultados e contribuir para os estudos e ações voltados para a construção da política de mobilidade urbana sustentável.

§ 1º As instituições interessadas em participar das reuniões do GAP Cuiabá deverão se comprometer com os princípios, diretrizes, objetivos e metas da Política Municipal de Mobilidade Urbana expressos na Lei Municipal nº....., de ... de de e da Lei Complementar nº 150, de 29 de janeiro de 2007 e nas normas gerais e especiais do ordenamento sobre mobilidade urbana incidente, em especial neste Decreto.

§ 2º Cada instituição participante do GAP Cuiabá poderá indicar 2 (dois) representantes, titular e suplente, para participarem do grupo.

§ 3º Será garantido acesso amplo e democrático às reuniões e eventos do GAP Cuiabá, bem como às informações sobre o sistema de mobilidade urbana do Município de Cuiabá.

Seção II

Da Revisão do PlanMob Cuiabá

Art. 20. As revisões periódicas do PlanMob Cuiabá serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

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

§ 1º A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço relativos à implantação do PlanMob Cuiabá e seus resultados, realizados pelo GAP Cuiabá ou, na falta deste, por outro meio indicado e regulado pela SEMOB.

§ 2º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deste artigo compete à SEMOB.

Art. 21. As revisões do PlanMob Cuiabá terão periodicidade não superior a 10 (dez) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Cuiabá, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Seção III

Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do PlanMob Cuiabá

Art. 22. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob Cuiabá já definidos neste Decreto, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

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

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III - audiências públicas;

IV - consultas públicas.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 23. Os relatórios técnicos que integram o PlanMob Cuiabá serão disponibilizados na página eletrônica da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana em Cuiabá.

Art. 24. A SEMOB deverá realizar, no prazo de 18 (dezoito) meses contados a partir da publicação deste Decreto:

I - a consolidação e a divulgação estudos relativos aos polos geradores de impacto, com identificação de padrões para estabelecimento de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos e medidas dos empreendimentos implantados no Município de Cuiabá;

II - proposta de política de estacionamento para o Município de Cuiabá;

III - proposta de política de logística urbana, a incluir as plataformas de logística urbana;

IV - estudos relativos às necessidades de adaptações do PlanMob Cuiabá a partir da aprovação dos Planos Diretores Regionais e do Plano de Redução de Gases de Efeito Estufa - PREGEE;

V - proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 25. O PlanMob Cuiabá e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana utilizado como referencial para a sua elaboração serão disponibilizados na página eletrônica da SEMOB.

Art. 26. A SEMOB poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob Cuiabá.

Art. 27. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Alencastro, em Cuiabá/MT, 19 de dezembro de 2024.

EMANUEL PINHEIRO
Prefeito de Cuiabá

DECRETO Nº 10.774 DE 19 DE DEZEMBRO DE 2024

ABRE CRÉDITO SUPLEMENTAR POR ANULAÇÃO AOS ÓRGÃOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CUIABÁ-MT, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS.

DECRETA:

Art. 1º Em conformidade com o , Art. 6, da LEI Nº 7055 de 7 de Fevereiro de 2024, ficam abertos em favor do(s) Órgão(s) abaixo relacionados, da Prefeitura Municipal de Cuiabá crédito suplementar até o valor de R\$ 13.500,00 (Treze Mil e Quinhentos Reais), conforme programa de trabalho constante do anexo I.

COD.	UNIDADE ORÇAMENTÁRIA	VALOR SUPLEMENTADO
500	97101 RECURSOS SOB A SUPERVISÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO	13.500,00
Total		13.500,00

Art. 2º Os recursos necessários à execução do disposto no art.1º decorrerão por

anulação, conforme indicado no(s) Anexo(s) II.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO ALENCASTRO, EM CUIABÁ, 19 DE DEZEMBRO DE 2024

EMANUEL PINHEIRO
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I

ANEXO I					CRÉDITO ADICIONAL	DOTAÇÃO A SUPLEMENTAR		
UNIDADE ORÇAMENTÁRIA:97101 - RECURSOS SOB A SUPERVISÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO								
PROGRAMA DE TRABALHO					RECURSO DE TODAS AS FONTES			
FU	SUB	PRO	PAOE	ESPECIFICAÇÃO	E	NATUREZA	FTE	VALOR
04	122	0014	2072	DESPESAS COM PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS DA PRODECAP S/A	F	339093	015000000000	13.500,00
TOTAL								13.500,00

ANEXO II

ANEXO II					DOTAÇÃO A ANULAR			
UNIDADE ORÇAMENTÁRIA:97101 - RECURSOS SOB A SUPERVISÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO								
PROGRAMA DE TRABALHO					RECURSO DE TODAS AS FONTES			
FU	SUB	PRO	PAOE	ESPECIFICAÇÃO	E	NATUREZA	FTE	VALOR
04	122	0014	2072	DESPESAS COM PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS DA PRODECAP S/A	F	319013	015000000000	13.500,00
TOTAL								13.500,00

DECRETO Nº 10.773 DE 19 DE DEZEMBRO DE 2024

ABRE CRÉDITO SUPLEMENTAR POR TRANSPOSIÇÃO AOS ÓRGÃOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CUIABÁ-MT, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS.

DECRETA:

Art. 1º Em conformidade com o , Art. 6º, da LEI Nº 7055 de 7 de Fevereiro de 2024, ficam abertos em favor do(s) Órgão(s) abaixo relacionados, da Prefeitura Municipal de Cuiabá crédito suplementar até o valor de R\$ 600.000,00 (Seiscentos Mil Reais), conforme programa de trabalho constante do anexo I.

COD.	UNIDADE ORÇAMENTÁRIA	VALOR SUPLEMENTADO
501	12101 SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, ESPORTE E LAZER	600.000,00
Total		600.000,00

Art. 2º Os recursos necessários à execução do disposto no art.1º decorrerão por transposição, conforme indicado no(s) Anexo(s) II.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO ALENCASTRO, EM CUIABÁ, 19 DE DEZEMBRO DE 2024

EMANUEL PINHEIRO
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I

ANEXO I					CRÉDITO ADICIONAL	DOTAÇÃO A SUPLEMENTAR		
UNIDADE ORÇAMENTÁRIA:12101 - SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, ESPORTE E LAZER								
PROGRAMA DE TRABALHO					RECURSO DE TODAS AS FONTES			
FU	SUB	PRO	PAOE	ESPECIFICAÇÃO	E	NATUREZA	FTE	VALOR
27	812	0012	2027	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES DO DESPORTO E DO LAZER	F	335043	015000000750	600.000,00
TOTAL								600.000,00

ANEXO II

ANEXO II					DOTAÇÃO A ANULAR			
UNIDADE ORÇAMENTÁRIA:07101 - SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA								
PROGRAMA DE TRABALHO					RECURSO DE TODAS AS FONTES			
FU	SUB	PRO	PAOE	ESPECIFICAÇÃO	E	NATUREZA	FTE	VALOR
04	122	0014	2005	AÇÕES DE INFORMÁTICA	F	449052	015000000000	30.000,00
UNIDADE ORÇAMENTÁRIA:07601 - FUNDO DE MODERNIZAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO FISCAL								
PROGRAMA DE TRABALHO					RECURSO DE TODAS AS FONTES			
FU	SUB	PRO	PAOE	ESPECIFICAÇÃO	E	NATUREZA	FTE	VALOR
04	129	0013	2470	EXECUTAR AÇÕES DE GESTÃO TRIBUTÁRIA	F	339033	015000000000	30.000,00