



PROJETO DE LEI Nº        /2018

**ESTABELECE O PLANO DE MOBILIDADE  
URBANA NO MUNICÍPIO DE CASIMIRO DE  
ABREU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

## **CAPITULO I**

### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art 1º** - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana para a cidade de Casimiro de Abreu, bem como institucionalizadas, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabeleceu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a Lei Orgânica do Município de Casimiro de Abreu, promulgada em 1º de janeiro de 1990, e a Lei Complementar nº 1060 de 05 de outubro de 2006, que instituiu o Plano Diretor do Município de Casimiro de Abreu; a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade; os estudos realizados e o compromisso do Município de Casimiro de Abreu com a melhoria das condições de mobilidade urbana.

**Art. 2º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transportes coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

**Parágrafo único:** A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por guarda a compatibilidade com o disposto nas Leis Federais: nº 10.048, de 8 de novembro de 2000; nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000; nº 10.741, de 1º de outubro de 2003; e nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

**Art. 3º** - O instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana será o Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu – PlanMob-Casimiro.

**Parágrafo único:** O Plano de Mobilidade Urbana será instituído por Ato do Chefe do Poder Executivo, observando as determinações contidas nesta Lei.

## SEÇÃO I

### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

**Artº 4** - Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**I - ACESSIBILIDADE:** facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a toda autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

**II - 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;

**III - CAPACIDADE DE SUPORTE:** medida numérica de comparação da capacidade de trânsito (de veículos ou pessoas) contra a utilização da infraestrutura viária ou do sistema de transporte;

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

**V - GESTÃO DA DEMANDA:** medidas para induzir, estimulando ou desestimulando, a utilização de cada modo de transporte, com o objetivo de promover uma distribuição modal mais equilibrada;

**VI - 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;

**VII - MOBILIDADE URBANA:** condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

**VIII - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** realização dos deslocamentos, com o mínimo de comprometimento ao meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

**IX - MODELO OPERACIONAL TRONCO-ALIMENTADO:** modelo de redes de transporte compostas por linhas estruturais e alimentadoras, em que as linhas estruturais são receptoras das demandas captadas pelas linhas de acessibilidade aos bairros ou regiões periféricas de menor demanda de passageiros;

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

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

**XII - PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com 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;

**XIII - POLÍTICAS DE PREÇOS:** políticas públicas que envolvem critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

**XIV - REDE VIÁRIA ESTRUTURAL:** rede formada pelas principais vias de circulação, classificadas como via de trânsito rápido (rodovia), via arterial; via coletora; via local; e via rural;

**XV - SEGURANÇA VIÁRIA:** conjunto de métodos e medidas para diminuir a probabilidade de acidentes nos logradouros públicos;

**XVI - SISTEMA CICLOVIÁRIO:** o conjunto composto por rotas cicláveis, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos;

**XVII - TRANSPORTE DE CARGA:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

**XIX - 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.

## **SEÇÃO II**

### **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 5º-** A Política Municipal de Mobilidade Urbana atende aos seguintes princípios:

**I -** Acessibilidade universal;

**II -** Desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

**III -** Igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

**IV -** Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

**V -** Segurança nos deslocamentos das pessoas;

**VI -** Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

**VII -** Equidade no uso do espaço de circulação em vias e logradouros públicos;

**VIII -** Integração com o desenvolvimento urbano e a circulação;

**IX -** Observância das medidas necessárias para adaptação e mitigação dos efeitos da mudança climática.

**X -** Ampliação do sistema cicloviário.

**Art. 6º-** A Política Municipal de Mobilidade Urbana observa as seguintes diretrizes:

**I -** Assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e vulnerabilidade social;

**II -** Priorizar os deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;

**III -** Priorizar a mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;

**IV -** Priorizar a bicicleta, nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte;

**V -** Priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo em relação ao transporte privado individual, no uso do sistema viário;

**VI -** Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas;

**VII -** Estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à segurança viária, conforto e redução dos tempos de deslocamento;

**VIII -** Reorganizar o sistema viário e definir novas intervenções, de forma a reduzir as segregações do território e as barreiras à circulação de veículos e pessoas;

**IX -** Proporcionar o desenvolvimento urbano integrado através do aumento das conexões viárias;

- X** - Promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;
- XI** - Reduzir as externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana;
- XII** - Fortalecer a gestão democrática no planejamento, controle e operação dos sistemas de transportes e viário que servem à mobilidade da cidade.

**Art. 7º** - São objetivos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana

- I** - Aprimoramento contínuo do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;
- II** - Ampliação do Sistema Cicloviário de Casimiro de Abreu;
- III** - Requalificação e padronização das calçadas;
- IV** - Melhoria da trafegabilidade geral e redução de acidentes de trânsito;
- V** - Articulação do Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal de Casimiro com o Sistema de Transporte Público Coletivo Intermunicipal;
- VI** - Operação e disciplinamento do transporte de cargas no meio urbano;
- VII** - Inclusão da mobilidade como fator para o desenvolvimento sustentável do Município;
- VIII** - Integração dos diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DETERMINAÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CASIMIRO DE ABREU PLANMOB-CASIMIRO**

#### **SEÇÃO I**

#### **DO CONTEÚDO DO PLANMOB-CASIMIRO**

**Art. 8º** - O PlanMob-Casimiro de Abreu contemplará:

- I** - Diretrizes gerais definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Casimiro, especificamente para cada subsistema que compõe o sistema de mobilidade;
- II** - Objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu;
- III** - Metas de curto, médio e longo prazo;
- IV** - Ações e políticas que associem o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessárias;
- V** - Medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes 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 e infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos;

**VII** - Serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) Rede estrutural do transporte público coletivo e suas tecnologias;

b) Composição das linhas do sistema convencional;

**VIII** - Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltada para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) Determinação vias preferenciais para uso do transporte público coletivo;

b) Implantação de terminais e estações de transferência.

**IX** - Garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo e à circulação de pedestre;

**X** - Integração dos modos de transporte público;

**XI** - Operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das cargas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

**XII** - Ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar a circulação de tráfego, estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transportes 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.

## **SEÇÃO II DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

**Art. 9º** - O PlanMob-Casimiro contempla os seguintes objetivos estratégicos:

**I** - Tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado;

**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 urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;

**V** - Tornar a mobilidade urbana um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade;

**VI** - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

**Art. 10º** - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

- I** - Promover a implantação e organização do modelo operacional tronco - alimentado da rede de transporte coletivo;
- II** - Promover a integração física, operacional e tarifária do sistema de transporte público coletivo;
- III** - Implantar, modernizar e manter sistemas de monitoramento da operação do transporte coletivo;
- IV** - Implantar, modernizar e manter sistemas de prestação de informações ao usuário para uso do transporte público coletivo;
- V** - Promover ações para construção e manutenção de calçadas;
- VI** - Promover ações para construção e manutenção de bicicletários;
- VII** - Desestimular o uso do transporte motorizado individual;
- VIII** - Promover ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;
- IX** - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de tecnologias de sistemas de transporte coletivo de média capacidade;
- X** - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de energias limpas;
- XII** - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre a gestão da demanda, de forma a reduzir a necessidade de infraestrutura viária para a circulação de pessoas e cargas;
- XIII** - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos para a redução da emissão de gases de efeito estufa;
- XIV** - Buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro.

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

- I** - Implantação de sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de transporte, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto aos serviços de transporte público e trânsito;
- II** - Implantar métodos e processos de controle do uso e de fiscalização dos serviços de transporte público e do trânsito;
- III** - Implantar métodos e processos de controle e fiscalização do atendimento às normas de construção e conservação das calçadas;
- IV** - Disseminação de informações sobre as condições da mobilidade urbana na cidade e promoção das discussões pertinentes;
- V** - Ampliação e manutenção do sistema viário, considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação geral, as necessidades específicas do transporte coletivo e dos meios de circulação não motorizados;
- VI** - Ampliação, modernização e manutenção dos equipamentos públicos de apoio ao transporte coletivo, tais como terminais de transbordo, estações de transferência, pontos de parada e terminais hidroviários;
- VII** - Implantação, modernização e manutenção de equipamentos de apoio aos modos de transporte público em geral, como bicicletários e paraciclos;

**IX – Implantação de tecnologias inovadoras nos serviços de trânsito e transporte coletivo.**

**Art 12º** - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

- I** - Orientação das atividades de fiscalização do trânsito e transporte com ênfase na garantia da segurança, informações de orientação aos usuários e operação do trânsito;
- II** - Garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;
- III** - Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;
- IV** - Desenvolvimento de projetos de educação contínua no trânsito;
- V** - Priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;
- VI** - Aprimoramento contínuo no atendimento ao cidadão, na prestação de serviços e nos processos de fiscalização e autuações;
- VII** - Realização de estudos estatísticos e de riscos de acidentes de trânsito, identificando pontos críticos para priorização de medidas mitigadoras, visando à redução de vítimas no trânsito;
- VIII** – Mapeamento das vias rurais e urbanas visando à identificação das necessidades específicas, para um planejamento urbano eficiente que atenda as mudanças previstas ao longo dos anos, delineando possíveis soluções para um trânsito fluido e eficaz.

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

- I** - Difusão na sociedade do conceito de mobilidade urbana, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;
- II** - Adoção de medidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa;
- III** - Acompanhamento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos gestores e prestadores de serviços de transporte público;
- IV** - Atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;
- V** - Garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos, entidades públicas e privadas;
- VI** - 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 infraestrutura cicloviária.

**Art. 14º** - Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

**I** - Regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de mantê-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, do desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade;

**III**- Fomento da melhoria das condições urbanísticas no entorno imediato dos equipamentos de integração e junto aos equipamentos de apoio dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade;

**IV** - Aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens;

**V** - Estabelecimento de diretrizes para o uso e parcelamento do solo, implantação de empreendimentos de grande porte que proporcionem a continuidade da malha viária, reduzam o efeito barreira, estabeleçam opções de mobilidade para as pessoas através de menores percursos e ofereçam, quando couber, soluções de infraestrutura para o transporte coletivo.

**Art. 15º** - Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

**I** - Adoção de política de modicidade tarifária do transporte público coletivo compatível com uma política de inclusão social;

**II** - Adequação da frota de veículos de transporte coletivo, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

**III** - Adequação da infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos urbanos, para a circulação adequada das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

**IV** - Garantia de cobertura do território da cidade para o atendimento por transporte público.

### **SEÇÃO III DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO**

**Art. 16º** - Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

**I** - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

**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 desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo, na forma da lei;

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

**V** - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

**VI** - Monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da qualidade crítica do ar constatada;

**VII** – A implementação de políticas de ordenamento, uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associado ao sistema de transporte público coletivo, no entorno de corredores e das estações de transporte coletivo existente ou futuras, que terão as seguintes finalidades, para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu:

**a)** Obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

**b)** Implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente aqueles destinados aos modos de transporte não motorizado;

**c)** Melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas.

**VIII** - Priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo;

**IX** - Definição de políticas de preços públicos dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público e políticas de preços de circulação e **estacionamento em vias públicas**, como instrumentos de direcionamento da demanda para os modos de transporte público coletivo e não motorizados.

#### **SEÇÃO IV DA GESTÃO DA MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA**

**Art. 17º** - A Gestão de Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

**Art. 18º** - À Administração Municipal cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada, por meio da segregação de parte do sistema viário para a circulação exclusiva ou preferencial de bicicletas, dotando os espaços com infraestrutura e sinalização para propiciar a sua utilização de forma segura e confortável.

**Parágrafo único:** A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

**I.** Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;

**II.** Manutenção e conservação dos passeios públicos e toras cicláveis;

**III.** Sinalização dos locais de travessia de pedestres;

**IV.** Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

#### **SEÇÃO V DA GESTÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**

**Art. 19º** - A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrições físicas para locomoção, se deslocar e atingir um destino

desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente.

**Parágrafo único:** A gestão da acessibilidade universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

**Art. 20º** - Na gestão de acessibilidade universal, a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

**§ 1º** - No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

- I. O desenho universal com ações sobre as calçadas;
- II. Os locais de travessia do leito viário;
- III. O rebaixamento de meios-fios;
- IV. Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais;
- V. Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

**§ 2º** - Nos equipamentos de transporte, a acessibilidade deve atender a todos os tipos de deficiências e necessidades especiais dos usuários.

**§ 3º** - Para que os sistemas de transporte sejam plenamente acessíveis, são necessárias ações tanto nos veículos, como na infraestrutura, nos equipamentos de apoio e no ambiente construído, como acessibilidade aos pontos de parada, terminais, etc.

### **Capítulo III**

#### **DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB-CASIMIRO**

##### **SEÇÃO I**

##### **DO ACOMPANHAMENTO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL**

**Art. 21º** -Caberá ao **Controle Social do Transporte Público – CSTP**, instrumento de integração da sociedade com a administração pública, com a finalidade de acompanhar, sugerir e reivindicar junto ao poder público, soluções referentes aos problemas e deficiências sociais, direcionados ao transporte público, com mais eficiência.

##### **SEÇÃO II**

##### **DA REVISÃO**

**Art. 22º** - As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu deverão contemplar minimamente:

**I** - Análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;

**II** - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

**III** - Análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

**IV** - As revisões do PlanMob - Casimiro terão periodicidade de 10 (dez) anos.

#### **CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 23º** - O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu, onde deverá promover a regulamentação do Sistema Municipal de Transporte, e dos seus Subsistemas:

Sistema Municipal de Transporte		
RODOVIÁRIO	PASSAGEIROS	Escolar
		Fretamento
		Mototáxi
		Táxi
		Complementar
	CARGA	Coletivo
		Motofrete
Frete		
ESPECIAL	SOM e VIDEO	AudioVisual
	APLICATIVO	Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas

**Art. 24º** - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

PAULO CEZAR DAMES PASSOS  
PREFEITO