PROJETO DE LEI Nº 64 , de 10 de setembro de 2015.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itabirito - PlanMob-ITA - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica e dá outras providências.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Itabirito - PlanMob-ITA e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, visando a efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nos termos da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Art. 2º - O PlanMob-ITA 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 as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Itabirito.

Art. 1º. § 1º São modos de transporte urbano:

Art. 2º. I - motorizados; e

Art. 3º. II - não motorizados.

Art. 4º. § 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

Art. 5º. I - quanto ao objeto:

Art. 6º. a) de passageiros;

Art. 7º. b) de cargas;

Art. 8º. II - quanto à característica do serviço:

Art. 9º. a) coletivo;

Art. 10º. b) individual;

Art. 11º. III - quanto à natureza do serviço:

Art. 12º. a) público;

Art. 13º. b) privado.

PROTOCOLO
DATA 14/09/15
RECEBIDO POR

Art. 14º. § 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

Art. 15º. I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;

Art. 16º. II - estacionamentos;

Art. 17º. III – terminais e demais conexões;

Art. 18º. IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

Art. 19º. V - sinalização viária e de trânsito;

Art. 20º. VI - equipamentos e instalações; e

Art. 21º. VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Art. 3º - O PlanMob-ITA guarda compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Itabirito, estabelecido pela Lei nº 2466 de 14 de dezembro de 2005, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município previstas pela Lei nº 2460 de 14 de dezembro de 2005.

Seção I
Dos Conceitos e Definições

Art. 4º - Para os efeitos desta lei, 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 curta, média ou longa duração, independentemente de controle de acesso, podendo ser público ou privado; equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

V - ESTACIONAMENTOS DISSUASÓRIOS - estacionamentos públicos ou privados, integrados ao sistema de transporte urbano, com vistas a dissuadir o uso do transporte individual;

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 identificados 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 - 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;

XI - 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;

XII - 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;

XIII - 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;

XIV - 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;

XV - 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;

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

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

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

XIX - 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;

XX - 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;

XXI - 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;

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

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

XXIV- 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;

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

XXVI - 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;

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

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

XXIX - 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-ITA

Art. 5º - O PlanMob-ITA 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 - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

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 - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e 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.

Art. 6º - O PlanMob-ITA 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 - 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 - integração dos diversos meios de transporte;

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

IX - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

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

XI - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-ITA;

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

XIII - priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.

Art. 7º - O PlanMob-ITA 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 DE MOBILIDADE URBANA DE ITABIRITO - PlanMob-ITA

Seção I
Do conteúdo do PlanMob-ITA

Art. 8º - O PlanMob-ITA contempla:

I - os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional 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 bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras;

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) 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 faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo;

b) implantação de terminal de integração, 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 com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII - ações referentes aos polos geradores de tráfego, 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. 9º - O PlanMob-ITA contempla, 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. 10 - Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos nesta lei, o PlanMob-ITA estabelece metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com regulamento específico.

Art. 11 - 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,

II - ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;

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

IV - desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;

V - promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

VI - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 12 - 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. 13 - 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;

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 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. 14 - 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. 15 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o desenvolvimento econômico do Município, 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. 16 - 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. 17 - 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 - implantação de estacionamentos 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;

IX - priorização da aplicação de recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano- FMDU, na execução dos programas de investimento e manutenção do tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o PlanMob-ITA;

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 legislação Municipal;

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;

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.

CAPÍTULO III
DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PlanMob-ITA

Seção I
Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-ITA

Art. 18 - Cabe à Secretaria Municipal de Urbanismo, no âmbito da sua competência, coordenar, fiscalizar, formular normas e legislação específica, orientar e controlar as intervenções físicas e reguladoras relativas à mobilidade e acessibilidade das pessoas na rede viária e no sistema de transportes.

Art. 19 - O monitoramento da implementação do PlanMob-ITA, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, será realizado com base nos seguintes indicadores de desempenho:

I - Indicadores ambientais;
II - Indicadores de tráfego e circulação;
III - Indicadores do transporte público coletivo;
IV - Indicadores de acessibilidade universal;
V - Indicadores sociais;
VI - Indicadores políticos e econômicos;
VII - Indicadores de transporte não motorizado.

Seção II
Da Revisão do PlanMob-ITA

Art. 20 - As revisões periódicas do PlanMob-ITA 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.

Art. 21 - As revisões do PlanMob-ITA terão periodicidade não superior a 10 (dez) anos e deverão manter compatibilidade Plano Diretor de Itabirito, incluindo ampla e democrática discussão com a população, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Seção III
Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do PlanMob-ITA

Art. 22 - Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob-ITA já definidos nesta lei, 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 - O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

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

Art. 24 - O Poder Executivo poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob-ITA.

Art. 25 - Esta Lei **entra em vigor na data de sua publicação**, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Itabirito, 10 de setembro de 2015.

Alexander Silva Salvador de Oliveira
PREFEITO MUNICIPAL

PREFEITURA DE
ITABIRITO

Itabirito, 10 de setembro de 2015.

Ofício nº 241/2015-GP
Assunto: Encaminha Projeto de Lei

Senhor Presidente,

Encaminhamos à apreciação de V. Exa. e dos nobres Edis, o Projeto de Lei anexo, que "*Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itabirito - PlanMob-ITA - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica e dá outras providências.*

A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento de bens e pessoas no espaço geográfico das cidades. Cediço que, atualmente tem sido tema de numerosos debates, haja vista que a maior parte das grandes cidades do país vem encontrando dificuldades em propiciar de forma efetiva o deslocamento de bens e pessoas de forma eficiente, confortável, segura, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

O Plano de Mobilidade Urbana, exigência estabelecida pela Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, constitui um instrumento orientador das 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 as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Itabirito, promovendo o desenvolvimento urbano e o bem estar social.

Assim, Senhor Presidente, em face da relevância da matéria tratada no anexo Projeto de Lei, espero que essa Câmara conceda o seu apoio ao presente Projeto, e solicito a tramitação do mesmo em **regime de urgência**.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e, por seu intermédio, aos seus ilustres pares, a expressão do meu elevado apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

Alexander Silva Salvador de Oliveira
PREFEITO MUNICIPAL

Exmo. Sr.
MAXIMILIANO SILVA BAETA FORTES
Presidente da Câmara Municipal de
ITABIRITO – MG