

LIDO
Na Sessão de:

14/06/2021



ESTADO DE MATO GROSSO

CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

LEITURA NA SESSÃO

14/06/2021

[Handwritten signature]

PROTOCOLO Em 11/06/2021 Hrs 09:23 Sob Nº 2179 Ass.: <i>[Handwritten signature]</i>	Projeto De Lei	Nº 483/2021	APROVADO
	Projeto De Decreto Legislativo		Presidente da Câmara
	Projeto De Resolução		
	Requerimento		REJEITADO
	☒ Indicação		Presidente da Câmara
	Moção		
	Emenda		

Autor: Ver. Franco Valério Cebalho da Cunha

Partido: Prós

APROVADO
Na Sessão de:

14/06/2021

[Handwritten signature]

‘O Vereador que abaixo subscreve solicita à nobre Mesa, consultado o augusto e soberano Plenário, na forma regimental, para que seja encaminhado expediente à **Excelentíssima Senhora Prefeita Municipal Antônia Eliene Liberato Dias** com a seguinte proposição Plenária”:

Solicitando, seja encaminhado expediente a **Excelentíssima Senhora Prefeita Municipal Antônia Eliene Liberato Dias** com a presente Indicação, para se analisar a possibilidade de **criação de um Plano Ciclovitário para a cidade de Cáceres/MT**, considerando que a circulação de bicicletas nas vias urbanas aumentou consideravelmente nos últimos anos em nosso município, e, com a instituição da Política de Mobilidade Urbana do Município de Cáceres-MT, pela Lei Complementar Municipal nº 147, de 19 de dezembro de 2017, que no artigo 2º, inciso I, **priorizou os deslocamentos a pé, de bicicleta** e para o transporte público coletivo e o artigo 24, prevê que o Sistema Ciclovitário do Município tem a finalidade de **criar as condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte** e infra estruturado para a circulação dos ciclistas na área urbana e deverá ser criado em consonância com o item 6 do Anexo Único desta Lei, e, com base nestes dispositivos legais, **sugerimos que o município de Cáceres viabilize a implantação de ciclovias entre a UNEMAT, localizada no Bairro Cavallhada, até a sede da UNEMAT (Cidade Universitária) com acesso nas Avenidas São João, Av. 7 de setembro, até a Cidade Universitária localizada no bairro Santos Dumont.**

Segue abaixo os fundamentos desta Indicação.

FRANCO VALERIO
CEBALHO DA
CUNHA:39555690120

Assinado de forma digital por
FRANCO VALERIO CEBALHO
DA CUNHA:39555690120
Dados: 2021.06.11 08:20:22
-04'00'

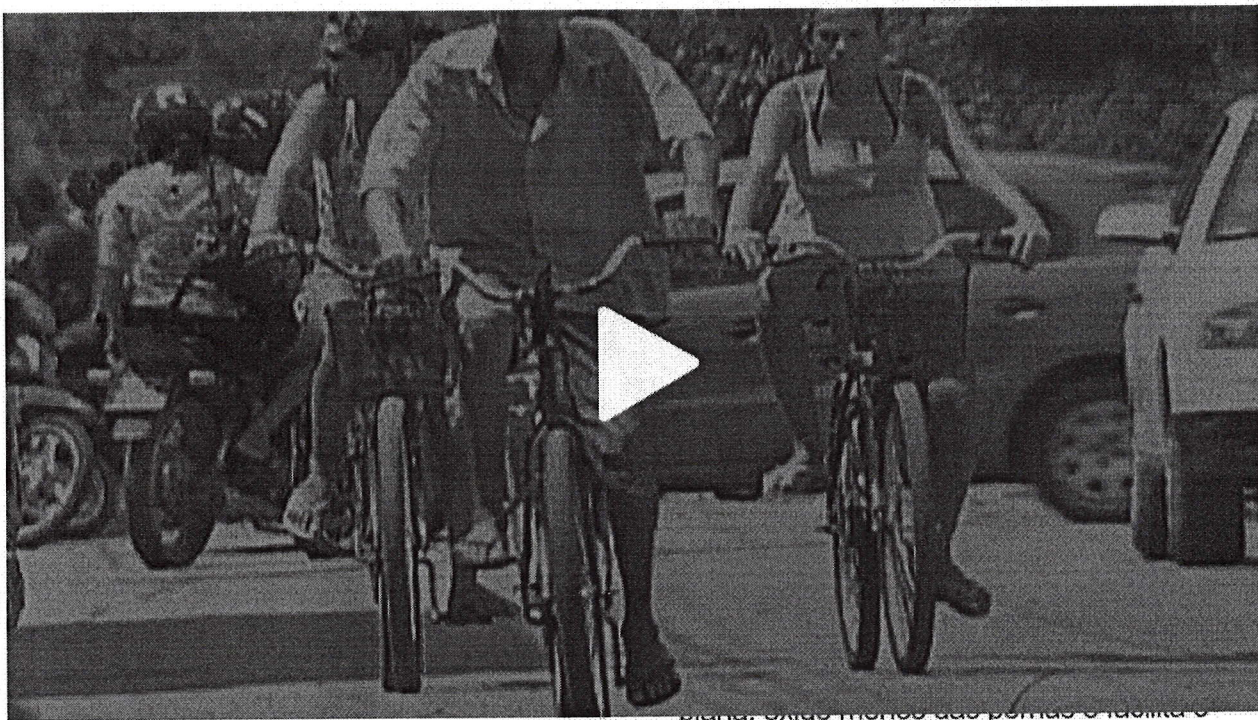


ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES

JUSTIFICATIVA:

Senhores Vereadores,

No ano de 2012, uma reportagem publicada pelo programa **Globo Repórter**, da TV Globo, intitulava que: “No Coração do Pantanal, cidade tem mais de uma bicicleta por habitante, e, a estimativa é que existam pelo menos 130 mil bicicletas circulando pela cidade. Número bem maior que o de habitantes, cerca de 90 mil.” (reportagem anexa)¹:



Em 2020, segundo o IBGE², o nosso município possuía cerca de 94.861 pessoas:

FRANCO VALERIO
CEBALHO DA
CUNHA:395556901
20

Assinado de forma digital por
FRANCO VALERIO CEBALHO
DA CUNHA:39555690120
Data: 2021.06.11 08:21:01
+0100

1 Disponível em: <http://g1.globo.com/globo-reporter/noticia/2012/05/no-coracao-do-pantanal-cidade-tem-mais-de-uma-bicicleta-por-habitante.html> - acessado em 11/06/2021.

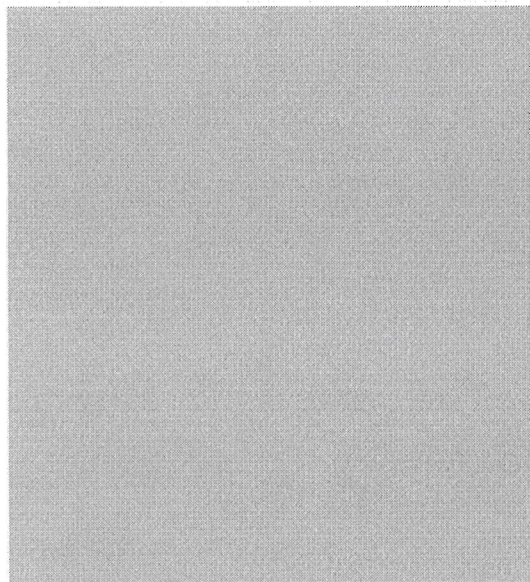
2 Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/caceres.html> - acessado em 11/06/2021.



ESTADO DE MATO GROSSO CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Cáceres código: 5102504

Exportar ▼



Área Territorial	24.538,591 km² [2009]
População estimada	94.861 pessoas [2020]
Densidade demográfica	3,61 hab/km² [2010]
Escolarização 6 a 14 anos	97,8 % [2010]
IDHM Índice de desenvolvimento humano municipal	0,708 [2010] ▼
Mortalidade infantil	9,62 óbitos por mil nascidos vivos [2019] ▼
Receitas realizadas	205.608,35959 R\$ (*1000) [2017] ▼
Despesas empenhadas	185.749,47788 R\$ (*1000) [2017] ▼
PIB per capita	20.193,53 R\$ [2018] ▼

Em 23 de dezembro de 2019, foi publicada o Plano de Mobilidade Urbana de nosso município, através da Lei Complementar Municipal nº 147, de 19 de dezembro de 2019, onde, foi previsto no artigo 2º, alguns princípios, dentre eles **a acessibilidade universal e o desenvolvimento sustentável das cidades**, senão vejamos:

“Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres considera os princípios estabelecidos na Lei Federal nº 12.587/2012 e outros:

I. Acessibilidade universal – inclusão social, preservando o livre acesso a bens e serviços de todos os cidadãos;

II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais – acesso ao transporte de qualidade em um sistema viário qualificado e integrado que permita deslocamentos confortáveis e seguros, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e para o transporte público coletivo; (gf)

Da edição desta Lei Complementar para cá, praticamente **nada foi feito pelo Município de Cáceres**, visando a efetivação desses princípios, que é claro ao prever o **desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais – acesso ao transporte de qualidade em um sistema viário qualificado e integrado que permita**



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

deslocamentos confortáveis e seguros, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e para o transporte público coletivo.

Foi previsto ainda nesta Lei Complementar Municipal, em seu artigo 24, como seria o sistema ciclovitário em nosso município, senão vejamos:

“SEÇÃO IV DA INFRAESTRUTURA PARA A CIRCULAÇÃO DE CICLISTAS

Art. 24. O Sistema Ciclovitário do Município tem a finalidade de criar as condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte e infra estruturado para a circulação dos ciclistas na área urbana e deverá ser criado em consonância com o item 6 do Anexo Único desta Lei.”

Além desse sistema ciclovitário, foram previstos outros objetivos, senão vejamos:

“Art. 26. Novos projetos urbanísticos da cidade a serem executados após a aprovação da presente Lei de Mobilidade Urbana deverão definir a infraestrutura ciclovitária, bem como a instalação de bicicletários e paraciclos em suas vias, sejam elas locais, coletoras ou arteriais.

Art. 27. Fica o Município autorizado a implantar sistema de compartilhamento de bicicletas, licitado pelo Município e operado por uma empresa privada ou em parceria do Poder Público Municipal com instituições interessadas em ofertar um meio de transporte sustentável para deslocamentos curtos dentro da cidade.”

Portanto, esta Indicação visa justamente dar efetividade a Lei Complementar Municipal nº 147/2019, que infelizmente está esquecida em relação a efetivação de políticas públicas voltadas para o sistema ciclovitário, vez que, não possuímos um sistema ciclovitário adequado em nosso município, **sendo que a única ciclovía ainda existente em nosso município, está localizada na Avenida Tancredo Neves, e, encontra-se totalmente abandonada, sem qualquer tipo de manutenção.**



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES

Devemos fazer aqui uma distinção entre ciclovía e ciclofaixa, que possuem características diferentes, pois, considera-se:

- I-** ciclofaixa: a faixa especial de trânsito, devidamente sinalizada, destinada à circulação de bicicletas, pintada ou demarcada na pista de rolamento ou no acostamento das rodovias estaduais pavimentadas; e
- II -** ciclovía: a pista de rolamento destinada ao uso de bicicletas, devidamente sinalizada, paralela ao leito carroçável das rodovias estaduais pavimentadas e dele separada por obstrução física. (Conceito extraído do Decreto Estadual nº 63.881, de 03 de dezembro de 2018, que *Regulamenta a Lei nº 10.095, de 26 de novembro de 1998, que dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo e dá providências correlatas*)

Com a presente indicação, possibilitaremos:

- I -** compatibilizar e promover a integração com o sistema de transportes municipal;
- II -** facilitar a circulação nos espaços e áreas adjacentes ou circundantes às vias indicadas acima;
- III -** conscientizar a população cacerense através de campanhas educativas sobre o uso conjunto e a circulação por trechos de vias urbanas pavimentadas de tráfego compartilhado;
- IV -** promover a integração e a conectividade da bicicleta com o sistema cicloviário em nosso município;
- V -** aumentar a segurança dos pedestres, usuários em geral, bem como os de veículos de propulsão humana nas vias indicadas;
- VI -** a prevalência de soluções cicloviárias harmônicas com desenvolvimento urbano sustentável e com os demais dispositivos legais pertinentes a mobilidade viária definidas pelo Plano de Mobilidade Urbana (Lei Complementar Municipal nº 147/2019);
- VII -** Maior segurança para os acadêmicos e para a comunidade que transitam diariamente nessas vias públicas.

LEI COMPLEMENTAR Nº 147, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2019

“Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Cáceres/MT e dá outras providências.”

O PREFEITO MUNICIPAL DE CÁCERES, ESTADO DE MATO GROSSO: no uso das prerrogativas que lhe são estabelecidas pelo Artigo 74, Inciso IV da Lei Orgânica Municipal, faz saber que a Câmara Municipal de Cáceres-MT, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I Dos conceitos

Art. 1º Esta lei regulamenta a Política de Mobilidade Urbana do Município de Cáceres-MT, como parte constituinte do Plano Diretor do Município e institui o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres - PMUC, em consonância com art. 21, inciso XX e art. 182 da Constituição Federal de 1988, e a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012.

Parágrafo único. Para entender a estrutura, diretrizes, planejamento, implantação, manutenção e monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC), será considerado o Anexo Único, como parte integrante desta Lei.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres considera os princípios estabelecidos na Lei Federal nº 12.587/2012 e outros:

I. Acessibilidade universal – inclusão social, preservando o livre acesso a bens e serviços de todos os cidadãos; **II.** Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais – acesso ao transporte de qualidade em um sistema viário qualificado e integrado que permita deslocamentos confortáveis e seguros, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e para o transporte público coletivo; **III.** Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; criação de condições para o pleno funcionamento do transporte público coletivo, a todos os cidadãos, de forma integrada, eficiente e acessível; **IV.** Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano- integração de projetos e ações públicas e/ou privadas para a plena fluidez do transporte e da circulação de bens e pessoas na área urbana do município; **V.** Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana – participação popular no planejamento e nas tomadas de decisões nas questões relacionadas à mobilidade urbana no município; **VI.** Segurança nos deslocamentos das pessoas - livre acesso à cidade a todos os cidadãos, proporcionando condições seguras nos deslocamentos, através de ações de orientação, prevenção e fiscalização; **VII.** Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços – conciliação entre as políticas de mobilidade às políticas de habitação, saneamento, turismo, planejamento e gestão; **VIII.** Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros – igualdade de acesso ao sistema de mobilidade, bem como a utilização plena dos espaços urbanos e serviços oferecidos, a todos os munícipes e aqueles que pela cidade circulam, e **IX.** Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana –os resultados das ações que compreenderem a política municipal de mobilidade urbana devem ser positivos e atender às necessidades da população, sem prejuízo dos serviços públicos.

Art. 3º Os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres são orientados pela Lei Federal nº 12.587/2012, e mais:

I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social - garantir acessibilidade de forma justa e eficaz, reduzindo as desigualdades; **II.** Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais – implementar a infraestrutura urbana de circulação, transporte, serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana; **III.** Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade – estabelecer políticas de mobilidade, associadas as demais políticas públicas, que visem maior acessibilidade e a utilização racional dos meios de transporte; **IV.** Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades – criar programas de adequação viária garantindo desta forma, uma adequada estruturação do sistema, priorizando ações progressivamente sustentáveis, buscando instrumentos de financiamento para organização espacial e afins para curto, médio e longo prazos, e **V.** Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana - instituir instrumentos e criar condições de acompanhamento e aprimoramento do plano durante toda sua execução, com a participação da população em todas as fases, inclusive no planejamento de investimentos a curto, médio e longo prazos.

Art. 4º As Diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres seguem as orientações da Lei Federal nº 12587/2012:

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

Art. 5º A Política de Mobilidade de Cáceres-MT é o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garantem o deslocamento de pessoas e bens e têm como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana, o conjunto de normas e ações que visam proporcionar maior harmonia aos que vivem na cidade ou por ela transitam, assim como as condições que as pessoas têm de deslocamento no contexto geográfico da cidade, ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual, seja através do transporte público ou privado de uso coletivo.

§ 2º São os meios de transporte:

I. Motorizados; **II.** Não motorizados.

§ 3º Os serviços de transporte são classificados:

I. Quanto ao objeto: **a)** de passageiros; **b)** de cargas.

II. Quanto à característica do serviço:

a) coletivo; **b)** individual.

III. Quanto à natureza dos serviços:

a) público; **b)** privado.

Art. 6º O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT, instituído por esta lei, engloba os seguintes temas que serão regulados a partir de sua promulgação:

I. Diretrizes Gerais para projetos Geométricos das Vias Urbanas; **II.** Caracterização do Sistema de Transporte Público por Ônibus; **III.** Caracterização da Infraestrutura para a Circulação de Pedestres; **IV.** Caracterização da Infraestrutura para a Circulação de Ciclistas; **V.** Caracterização dos Serviços de Táxi e Moto táxi; **VI.** Caracterização da Área Central; **VII.** Caracterização dos Polos Geradores de Tráfego; **VIII.** Caracterização do Serviço de Carga e Descarga; **IX.** Estacionamentos; **X.** Monitoramento, Avaliação e Revisão. **SEÇÃO I DAS DIRETRIZES GERAIS PARA PROJETOS GEOMÉTRICOS DAS VIAS URBANAS**

Art. 7º Por Projeto Geométrico das Vias Urbanas, entende-se o conjunto dos elementos necessários e suficientes para definição da forma geométrica de uma via e engloba as características mínimas de cada elemento da via aumentando a sua eficiência e possibilita deslocamentos mais seguros e devem ser realizados levando-se em consideração a função, classificação e hierarquia que as ruas e avenidas das cidades possuem.

Parágrafo único. Para a execução de projetos geométricos das vias públicas no Município de Cáceres, deverão ser consideradas as proposições contidas nos itens 3.2; 3.3; 3.4; 3.5 e 3.6 do Anexo Único desta Lei Complementar e a devida atenção ao Plano Diretor Municipal, a hierarquia das normas existentes, vigentes no Estado e no País.

SEÇÃO II DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

Art. 8º O Sistema de Transporte Público por Ônibus do município de Cáceres, como política pública terá prioridade em relação aos demais modais motorizados, devendo ser organizado, planejado e gerenciado pela Poder Público Municipal, respeitando os dispositivos legais em vigor.

Art. 9º A partir da promulgação da presente Lei Complementar, fica o Executivo Municipal autorizado a licitar, para fins de concessão, as linhas descritas neste artigo, cujos itinerários constam do item 4.3, anexo único desta Lei.

Linha 1 – Jardim Aeroporto;

Linha 2 – Jardim Padre Paulo;

Linha 3 – Jardim Universitário;

Linha 4 – Vitória Régia;

Linha 5 – IFMT;

Linha 6 – Industrial/Rodeio; e

Linha 7 – Nova Era.

Parágrafo único. As ampliações ou aberturas de novas linhas, deverão considerar estudo de implantação e regulamentação específica, considerando ainda os estudos contidos no item 4 do Anexo Único desta Lei.

Art. 10. O transporte público por ônibus no município de Cáceres deverá ter como prioridade:

I. Ampliação da participação do transporte público no espaço físico do sistema viário; II. Criação de sistemas de informação relacionadas ao transporte público coletivo; III. Desestímulo ao uso do transporte individual, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo; IV. Promoção da acessibilidade universal e garantia de segurança a todo o sistema, incluindo a infraestrutura de acesso e os veículos.

Art. 11. São deveres do Poder Executivo:

I. Prestar informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando escolha otimizada dos meios de deslocamento; II. Criar e/ou melhorar os mecanismos de fiscalização dos serviços de transporte coletivo; III. Realizar estudos periódicos sobre a satisfação dos usuários.

Art. 12. A infraestrutura necessária ao transporte público por ônibus de Cáceres deverá garantir:

I. Quando for o caso e após estudos técnicos, faixas de rolamento e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo; II. Pontos de parada de embarque e desembarque sinalizados com informações sobre o itinerário e a frequência do transporte coletivo; III. Pontos de parada de ônibus de transporte coletivo protegidas contra intempéries, que contenham bancos ou barras de apoio e que sejam instaladas de forma a não obstruir a faixa livre de passeio público.

Art. 13. As atualizações, ampliações e adequações de demanda, deverão estar de acordo com as revisões previstas no PMUC.

Parágrafo único. Caberá a Secretaria Municipal de Fazenda a realização de estudos técnicos, com o objetivo de promover atualizações, ampliações e adequações de demanda.

Art. 14. As vias dos Sistema de Transporte Público por Ônibus não apenas devem ser reestruturadas como terão prioridade no que se refere à pavimentação, manutenção e recuperação.

SEÇÃO III DA INFRAESTRUTURA PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 15. A infraestrutura necessária para a circulação de pedestres é parte do Plano de Mobilidade Urbana Cáceres-MT, constante do Plano de Diretor, e deve proporcionar melhorias da infraestrutura das calçadas com o objetivo de garantir maior acessibilidade aos usuários, estimulando a utilização do modal a pé e, conforme orienta a Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 16. Os proprietários de imóveis, dentro do perímetro urbano do município, estando edificadas ou não, deverão construir a calçada em frente ao seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observado sempre a legislação vigente e as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e mantê-la limpa, com a faixa de circulação livre de qualquer obstáculo.

Art. 17. Nenhum novo empreendimento, edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas e/ou passeios públicos.

Art. 18. Será considerada de má qualidade a calçada que apresentar ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como as que não garantam acessibilidade universal.

Art. 19. Qualquer obra de infraestrutura que exija a destruição, total ou parcial da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor da obra ou proprietário do imóvel, em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 20. Caso não seja possível a construção, a manutenção ou a aplicação das normas, deverá haver uma justificativa técnica, por consultoria especializada, a fim de evitar as sanções legais previstas.

Art. 21. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) (NBR 9050/2015).

Parágrafo único. Para o *caput*, em qualquer ação, deverá ser considerado o estudo apresentado no Item 5, Anexo Único da presente Lei.

Art. 22. O Executivo Municipal editará Decreto regulador dessa matéria após a conclusão do Cadastro Territorial Multifinalitário, que apresentará diagnóstico real das condições das calçadas em toda área urbana do município.

Art. 23. Para fins de compreensão, pedestre é todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, e o ciclista desmontado e empurrando a bicicleta, ficando equiparado ao pedestre em direitos e deveres, estando garantido a este o pleno direito de ir e vir a pé ou com a utilização de cadeira de rodas, sem quaisquer obstáculos ou constrangimento.

SEÇÃO IV DA INFRAESTRUTURA PARA A CIRCULAÇÃO DE CICLISTAS

Art. 24. O Sistema Ciclovitário do Município tem a finalidade de criar as condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte e infra estruturado para a circulação dos ciclistas na área urbana e deverá ser criado em consonância com o item 6 do Anexo Único desta Lei.

Art. 25. Os traçados do sistema Ciclovitário seguirão as propostas apresentadas no Item 6.3 do Anexo Único desta Lei.

Art. 26. Novos projetos urbanísticos da cidade a serem executados após a aprovação da presente Lei de Mobilidade Urbana deverão definir a infraestrutura ciclovitária, bem como a instalação de bicicletários e paraciclos em suas vias, sejam elas locais, coletoras ou arteriais.

Art. 27. Fica o Município autorizado a implantar sistema de compartilhamento de bicicletas, licitado pelo Município e operado por uma empresa privada ou em parceria do Poder Público Municipal com instituições interessadas em ofertar um meio de transporte sustentável para deslocamentos curtos dentro da cidade.

Art. 28. As vias dos Sistema Ciclovitário não apenas devem ser reestruturadas como terão prioridade no que se refere à pavimentação, manutenção e recuperação.

SEÇÃO V CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TÁXI E MOTO TÁXI

Art. 29. A oferta dos serviços de Táxi e Moto Táxi deverão seguir regulados pelas Leis Municipais nº 2.388, de 07 de outubro de 2013, 2.389, de 15 de outubro de 2013 e 2.770 de 27 de junho de 2019, respectivamente.

Parágrafo único. Considerando-se que os serviços de táxi e moto táxi já se encontram regulamentados e em funcionamento no Município, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) apenas sugere, como propostas, que o Poder Legislativo considere as observações apresentadas no subcapítulo 7.2.

SEÇÃO VI CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

Art. 30. Considerando que o a área central do município, além de abrigar o Centro Histórico de Cáceres, tombado pelo IPHAN, também já foi decretada como Rota de Pedestre pelo Poder Público Municipal, o Executivo Municipal deverá regulamentar, por Decreto, a utilização dessa área, considerando o estudo apresentado no item 8 do anexo único desta Lei e, principalmente as propostas contidas no item 8.3.

Parágrafo único. Caberá às secretarias municipais ligadas à Cultura, Meio Ambiente, Turismo, Educação, Esporte e Lazer, apresentarem projetos, permanentes, temporários, ocasionais ou periódicos a serem realizados no Calçadão, tanto no período quanto no noturno, visando incrementar o comércio e os serviços da região central, incentivar o turismo pelo Centro Histórico e oferecer outras opções de esporte, cultura e lazer aos turistas e principalmente aos munícipes.

SEÇÃO VII CARACTERIZAÇÃO DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 31. Os procedimentos para a implantação de novos Polos Geradores de Tráfego no Município serão previstos no Plano Diretor de Cáceres.

Art. 32. O Executivo Municipal deverá regulamentar, por Decreto, a situação dos estabelecimentos já em funcionamento e que são polos geradores de viagens, com previsão de prazo para a devida adequação, observando os estudos e orientações previstos no item 9 do anexo único desta Lei.

Art. 33. Para fins desta Lei, entende-se por Polos Geradores de Tráfego no município de Cáceres:

I. Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos parando ou estacionando em seu entorno em horários pontuais e com paradas rápidas, como escolas, e II. Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos estacionados em seu entorno, durante vários períodos do dia e com permanências superiores a 15 minutos, como estádios, shoppings, cinemas, supermercados e demais estabelecimentos comerciais. **SEÇÃO**

VIII CARACTERIZAÇÃO DO SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA

Art. 34. Os serviços de Carga e Descarga serão regulados por Lei específica, cuja matéria será encaminhada pelo Executivo Municipal à Câmara de Vereadores para a devida aprovação, devendo ser considerados os estudos e proposições contidos do item 10 do anexo único desta Lei.

Parágrafo único. A Lei proposta deverá ordenar a circulação de veículos de carga, motorizados ou de tração animal, bem como a carga e descarga de produtos, mercadorias e materiais no perímetro urbano do Município.

SEÇÃO IX ESTACIONAMENTOS

Art. 35. Os estacionamento públicos e os rotativos serão regulados por normativa específica, sob a gestão da Secretaria Municipal de Fazenda, devendo ser considerados os estudos e proposições contidos do item 11, do Anexo Único desta Lei Complementar.

SEÇÃO X MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Art. 36. O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres deverá ser monitorado e acompanhado pelo Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana a ser criado pelo Executivo Municipal, em até 90 (noventa) dias após a aprovação da presente Lei Complementar.

Art. 37. A Avaliação do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres deverá ser anual, realizada pelo Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana.

Art. 38. A Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres deverá acontecer a cada 5 (cinco) anos, devendo o Município contratar assessoria especializada para tal, com estudos e alterações pertinentes.

CAPÍTULO III DOS PROJETOS EDUCATIVOS, SEGURANÇA NOS DESLOCAMENTOS E DESESTÍMULO AO USO DO TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 39. A Secretaria Municipal de Fazenda promoverá ações e desenvolverá projetos de orientação e educação no trânsito, podendo fazê-lo em parceria com outras secretarias e outros órgãos de atuação afins.

Art. 40. Poderão ser criados mecanismos de restrições ao uso de automóvel, com o objetivo de promover o desestímulo ao uso deste no Município.

Art. 41. Implantação de sinalização para evitar o alcance de grandes velocidades em pontos estratégicos do Município, mantendo um trabalho de fiscalização bem equipado, organizado e subsidiado por dados atualizados.

Art. 42. Criar cadastro para atualização das ocorrências de acidente de trânsito com especificação de local, horário, tipo de ocorrência e vítimas com consequente elaboração de relatórios periódicos de ocorrências de acidentes de trânsito, sua evolução, pontos de conflito e principais envolvidos.

Parágrafo único. A partir dos relatórios gerados serão estabelecidas prioridades de ação física, nos pontos críticos ou atividades de conscientização com o tipo de público majoritariamente envolvido nas ocorrências.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 43. São partes integrantes desta Lei Complementar, os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas que fazem parte do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres e deverão ser respeitados e observados na implantação da Política de Mobilidade Urbana do Município, contido no Anexo Único.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Cáceres/MT, 19 de dezembro de 2019.

FRANCIS MARIS CRUZ

Prefeito Municipal de Cáceres

FRANCO VALERIO
CEBALHO DA
CUNHA:39555690120

Assinado de forma digital por
FRANCO VALERIO CEBALHO
DA CUNHA:39555690120
Data: 2021.06.11 08:53:00
+04'00"

No Coração do Pantanal, cidade tem mais de uma bicicleta por habitante

A estimativa é que existam pelo menos 130 mil bicicletas circulando pela cidade. Número bem maior que o de habitantes, cerca de 90 mil.

O trabalho começa cedo no sítio do Seu Sebastião. Depois da ordenha, ele mesmo cuida da distribuição do leite. A vida tranquila em Cáceres no coração do Pantanal, em Mato Grosso, segue no mesmo ritmo de tantas outras cidades brasileiras. Mas lá as placas sinalizam algo diferente: "Dizem que aqui, quando nasciam os cacerenses 30, 40, 50 anos atrás, já nasciam com a bicicletinha, já saíam do ventre da mãe pedalando", brinca o comerciante Pedro de Lazare.

E não tem tempo ruim não. Com equilíbrio dá para carregar muita coisa. O hábito de pedalar não surgiu por acaso. A cidade é plana, exige menos das pernas e facilita o deslocamento. Hoje são milhares circulando pela cidade e ela são usadas para tudo. Nas ruas, pra qualquer lado que se olhe tem alguém pedalando.

saiba mais

- [Florianópolis é a capital campeã brasileira em atividade física](#)
- [São Paulo ocupa penúltimo lugar entre cidades mais ativas do Brasil](#)
- [Exercício físico é excelente remédio para combater depressão feminina](#)
- [Corrida, caminhada e natação: saiba qual delas emagrece mais](#)
- [Atividade física aumenta rendimento escolar de crianças e adolescentes](#)
- [Corpo de bombeiros comanda ginástica coletiva em Fortaleza](#)
- [Atividade física ajuda idosos a recuperarem agilidade e energia](#)
- [Exercícios durante a gravidez reduzem riscos para mãe e bebê](#)

E o sentimento é tão forte que tem morador que trata a bicicleta como se fosse uma relíquia. "Eu amo ela, igualmente a minha esposa por isso eu tomei a liberdade de colocar o nome dela no paralama. Marita é o sobrenome dela. Essa bicicleta é especial para mim", conta Ozíris Benedito Fanaia.

Em uma típica casa Carcerense, na garagem, sempre tem o lugarzinho reservado para as bicicletas. Chegamos a contar 10! "Cada um tem uma: desde os pequeninhos", explica a dona de casa Ana Maria Braga. "Família que pedala unida permanece unida", garante. A estimativa é que existam pelo menos 130 mil bicicletas circulando pela cidade. Número bem maior que o de habitantes, cerca de 90 mil. Os reflexos deste esforço físico coletivo são percebidos pelos médicos da cidade.

"Não só para o coração, para musculatura e até o cérebro. Você tem uma oxigenação melhor cerebral. Você consegue ter uma capacidade de guardar melhor as coisas", diz a cardiologista Cláudio Landin. Um hábito que faz bem para o corpo e para alma! As igrejas também têm estacionamento exclusivo para bicicleta. Mas se quiser entrar com ela não tem problema.

"É o costume de casa que vem para a igreja. Como fazem em casa, guardando dentro de casa, também trazem para a igreja e também não se sentem inibidos para isso. Pedalar é um hábito abençoado por Deus. Traz saúde, muitos benefícios para saúde, economia, até segurança", avalia o padre Antônio Rogério Gonçalves.

FRANCO VALERIO
CEBALHO DA
CUNHA:39555690120

Assinado de forma digital por
FRANCO VALERIO CEBALHO
DA CUNHA:39555690120
Data: 2021.06.11 08:48:33
+0100