Serviços Técnicos Especializados de Engenharia Consultiva para Atualização do Inventário Urbano Oficial e das Legislações Aplicáveis para o Município de Três Lagoas/MS – Plano de Mobilidade Urbana

Atualização do Plano de Mobilidade Urbana

- PlanMob Três Lagoas -

Volume 7A
Relatório de Instrumento Legal - Minuta do Projeto de Lei e do Decreto do Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas

Contrato Administrativo nº 241/2022

Brasília, dezembro de 2023

PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS

SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS, RECEITA E CONTROLE

SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA CONSULTIVA PARA ATUALIZAÇÃO DO INVENTÁRIO URBANO OFICIAL E DAS LEGISLAÇÕES APLICÁVEIS PARA O MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS/MS – PLANO DE MOBILIDADE URBANA

ATUALIZAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA PLANMOB TRÊS LAGOAS/MS

Volume 7A – Relatório de Instrumento Legal - Minuta do Projeto de Lei e do Decreto do Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas

Contrato Administrativo nº 241/2022
Concorrência Pública nº 013/2021
Processo Licitatório nº 344/2021

EGL Engenharia Ltda.

SAUS, Quadra 1, Lote 2, Bloco N, Edifício Terra Brasilis, Sala 101, Asa Sul, Brasília/DF, CEP: 70070-010.

Brasília / DF, dezembro de 2023.

EGL ENGENHARIA

Equipe Técnica

Diretor Técnico:	Luis Cláudio França
Diretor Executivo	Eng. Flávio Amaral Ferrari
Gerente Operacional de Cadastro:	Diêx Lettieri Júnior
Gerente Operacional de Transportes:	Eng. Beatriz Berti da Cóstä
Gerente Operacional de Tec. da Informação:	Eliezer Vieira da Silva
Coordenação Planejamento de Transportes:	Eng. Cláudio Leite de Freitas
Coordenação do Plano Diretor:	Arq. Thaís Caetano Bochi
Coordenação de Geoprocessamento:	Geo. Thiago Avelar Chaves
Coordenação de Estudos Territoriais:	Arq. Ana Paula Martins
Coordenação de Tec. da Informação:	Fernando Meira de Vasconcelos
Coordenação Planejamento e Gestão:	Eng. Marilei Menezes
Consultores em Mobilidade Urbana:	Arq. Jackson Damião Magalhães Eng. Jean Douglas Alves de Paula Eng. Marina de Almeida G. Soriano
Consultor Jurídico:	Adv. Geraldo Spagno Guimarães
Chefe de Escritório Local:	Luciana Rodrigues de Lima
Auxiliar Técnico:	Marcelo Fellipe Ramos Ribeiro

Apresentação

O presente relatório apresenta o volume 7A, relativo a estrutura legal para o Plano de Mobilidade Urbana, e visa atender ao estabelecido no Contrato n.º 241/2022 celebrado entre o Município de Três Lagoas, por meio da Secretaria Municipal de Finanças, Receita e Controle e a EGL Engenharia, cujo objeto específico é a Atualização do Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas – PlanMob Três Lagoas.

Esse relatório apresenta as propostas para a estrutura jurídica do Plano de Mobilidade Urbana, apresentando a Lei para instituição da Política Municipal de Mobilidade e o Decreto que instituirá o Plano de Mobilidade Urbana.

SUMÁRIO

Apresentação 4
2. Introdução..... 6
3. Justificativa para a Estrutura Jurídica Proposta 7
4. Minuta de Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana 8
5. Minuta de Decreto do PlanMob Três Lagoas 11
6. Anexo Único 26

2. Introdução

Este relatório faz parte dos produtos relacionados às atividades de Atualização do Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob Três Lagoas, referente ao Contrato nº 241/2022 celebrado entre o Município de Três Lagoas e a EGL Engenharia, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos especializados de engenharia consultiva para atualização do inventário urbano oficial e das legislações aplicáveis para o município de Três Lagoas/MS.

Em função da metodologia a ser utilizada e a fim de se obter uma cadência no desenvolvimento dos trabalhos, os volumes que serão desenvolvidos estão apresentados a seguir:

- Volume 1A – Relatório do Plano de Trabalho Detalhado e Metodologia;
- Volume 2A – Relatório de Pré-Diagnóstico da Mobilidade Urbana;
- Volume 3A – Relatório de Cadastro do Sistema Viário;
- Volume 3B – Relatório de Pesquisas e Levantamentos;
- Volume 3C – Relatório de Base de Informações da Mobilidade – BIMob;
- Volume 4A – Relatório de Diagnóstico da Mobilidade Urbana;
- Volume 4B – Relatório de Prognóstico da Mobilidade Urbana;
- Volume 4C – Relatório da Audiência de Diagnóstico e Prognóstico da Mobilidade Urbana;
- Volume 5A – Relatório do Plano do Sistema Viário e Circulação;
- Volume 5B – Relatório do Plano de Transporte Público;
- Volume 6A – Relatório do Plano de Ação e Indicadores;
- Volume 6B – Relatório da Audiência Pública Final,
- Volume 6C – Relatório de Consolidação do PlanMob Três Lagoas;
- **Volume 7A – Relatório de Instrumento Legal - Minuta do Projeto de Lei e do Decreto do Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas;**
- Volume 8A – Relatório de Capacitação.

O relatório apresenta as propostas de estruturação legal do Plano de Mobilidade Urbana no município de Três Lagoas, através das minutas de Lei para instituição da Política Municipal de Mobilidade e o Decreto que instituirá o Plano de Mobilidade.

O Anexo Único da Minuta de Decreto será o Volume 6C – Relatório de Consolidação do PlanMob Três Lagoas, que será finalizado após a realização da Audiência Pública final. Nessa versão o Anexo Único apresenta o Plano de Ação.

3. Justificativa para a Estrutura Jurídica Proposta

A estrutura que se propõe para a ordenação normativa da mobilidade urbana nos municípios brasileiros parte da lei municipal que propugna a instituição de Plano Diretor e institui a política local da mobilidade e respectiva regulação do Plano de Mobilidade (PlanMob) por meio de decreto regulamentador.

A lei se presta a ser o marco legal local, instituído em simetria com a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), que é o instrumento de âmbito nacional de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

O alvo da lei instituidora da política local é, pois, organizar os eixos normativos gerais para o acesso universal à cidade e o fomento ao desenvolvimento sustentável, estabelecendo os princípios, objetivos e diretrizes que devem orientar a fixação das metas e das ações que serão regulamentadas e efetivadas ao compasso dos tempos.

Com a promulgação da lei, a municipalidade deverá revogar os arts. 40 a 43-B da Lei Municipal nº 2.083, de 28 de setembro de 2006, já que esses dispositivos, introduzidos na Lei do Plano Diretor, tratam de princípios, diretrizes e objetivos da Política Municipal de Acessibilidade e da Mobilidade Urbana, introduzindo o PAMU – Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana, prevendo ações e regulamentos próprios dessa política e envolvendo o Conselho Municipal da Cidade no tema.

O decreto regulamentador, por sua vez, serve para orientar e bem presidir a gestão democrática de governo local que irá, efetivamente, materializar as ações a fim de cumprir as metas, bem como para nortear o planejamento, a execução, o monitoramento, as avaliações das ações, a regulação dos serviços locais e a capacitação de pessoas.

Os volumes dos produtos elaborados apresentam um vasto estudo técnico sobre a situação atual da vida citadina de Três Lagoas, seus sistemas e condições para deslocamento, os quais subsidiaram o trabalho jurídico que entrega a minuta do respectivo decreto regulamentador, que consubstancia o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob Três Lagoas.

Nas minutas a seguir apresentadas, algumas numerações de instrumentos legais (leis, decretos, regulamentos), de itens e clausulas podem aparecer não identificados (xxxxxxxx), uma vez que esse material se trata de uma minuta e depende da consolidação do PlanMob (Volume 6C – Relatório de Consolidação do PlanMob Três Lagoas).

Da mesma forma, o Anexo Único aqui apresentado será revisado após a homologação do Volume 6C, a ser apresentado posteriormente.

4. Minuta de Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana

LEI Nº ....., DE ... DE ..... DE 20..

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

O Povo do Município de Três Lagoas, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único - Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o 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.

Art. 2º - O objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Art. 3º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana atenderá aos seguintes princípios:

I. reconhecimento do espaço público como bem comum, cujo uso há de se realizar com equidade;

II. universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III. sustentabilidade ambiental nos deslocamentos urbanos;

IV. acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

V. segurança nos deslocamentos;

VI. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 4º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana observará as seguintes diretrizes:

I. priorizar o deslocamento realizado a pé e outros meios de transporte não motorizados;

II. desenvolver o sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

III. criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual por automóvel;

IV. estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

V. integrar os diversos meios de transporte e toda a política de desenvolvimento urbano;

VI. assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura;

VII. promover ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VIII. fomentar pesquisas a respeito da sustentabilidade ambiental e da acessibilidade no trânsito e no transporte;

IX. garantir a sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço;

X. buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei.

Art. 5º - Para o alcance do objetivo proposto no art. 2º desta Lei, compete ao poder público:

I. realizar diagnóstico que permita identificar aspectos referentes ao transporte e ao trânsito a serem trabalhados e locais a serem qualificados nos termos propostos por esta Lei, de modo a possibilitar a elaboração de um Plano Diretor de Mobilidade;

II. intensificar a fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios e promover o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais;

III. intensificar a fiscalização referente à instalação de mobiliário urbano e ao exercício de atividades nos logradouros públicos, conforme o previsto na Lei de Uso e Ocupação do Solo;

IV. implantar faixas de pedestre nas vias coletoras, arteriais e de ligação regional, bem como em frente a escolas e hospitais;

V. desenvolver campanha de conscientização que incentive o deslocamento realizado a pé;

VI. avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito horizontal e vertical;

VII. desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos e para a melhoria das condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e à acessibilidade.

§ 1º - O Plano Diretor de Mobilidade deverá prever:

I. áreas de acesso restrito ou controlado;

II. espaços para instalação de estacionamentos dissuasórios;

III. medidas que favoreçam a circulação de pedestres e ciclistas;

IV. medidas que possibilitem minimizar os conflitos intermodais;

V. delimitação de áreas prioritárias a serem tratadas por meio de:

a. projeto paisagístico;

b. revitalização da infraestrutura do sistema viário;

c. pavimentação de vias;

d. construção ou manutenção de passeios;

e. sinalização viária;

f. implantação de ciclovias ou ciclofaixas;

g. implantação de terminais, estações de embarque/desembarque e abrigos para pontos de parada;

VI. formas de financiamento e parcerias a serem firmadas.

§ 2º - Entende-se por dissuasório o estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual.

Art. 6º - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contado da data de sua publicação.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Três Lagoas, xx de xxxxxxxxx de 20xx

xxxxxxxxxxxxx

Prefeito de Três Lagoas

5. Minuta de Decreto do PlanMob Três Lagoas

DECRETO Nº xxxxxxx, xx DE xxxxxxxxx DE 2024

Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas/MS – PlanMob Três Lagoas - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

O Prefeito de Três Lagoas, no exercício da atribuição que lhe confere o inciso V do artigo 43 da Lei Orgânica do Município (LOM), em conformidade com o disposto na Lei Municipal nº xxxx, de xx de xxxxxxxxx de xxxx, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana ou Lei nº xxx, de xx de xx de xxxx, que instituiu o Plano Diretor Municipal de Três Lagoas (PDM), 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 Três Lagoas com o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana, decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art 1º. Este decreto institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Três Lagoas – PlanMob Três Lagoas e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Municipal nº xxxx, de xx de xxxxxxxxx de xxxx.

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

Art 2º. O PlanMob Três Lagoas guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal de Três Lagoas, estabelecido pela Lei Municipal nº xxxx, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município, previstas pela Lei Municipal nº xxxxxx, 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.

Art 3º. É parte indissociável desse decreto o Anexo Único – Plano de Mobilidade de Três Lagoas.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art 4º. 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 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. CALÇADA: Parte da via, normalmente segregada em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres, e quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

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. ESTACIONAMENTO: Local público ou privado, remunerado ou não, destinado ao parqueamento e parada de veículos;

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 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. MOBILIÁRIO URBANO: Conjunto de objetos existentes na via, e espaços públicos em geral, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, tais como semáforos, objetos de sinalização, terminais, abrigos de passageiros e outros destinados a regular o uso, alertar e orientar usuários das vias sobre as condições e normas de circulação.

XVI. 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;

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

XVIII. MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

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

XX. 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;

XXI. 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;

XXII. 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;

XXIII. 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;

XXIV. POLOS 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.

XXV. REDE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas de transporte coletivo, operados por diferentes tecnologias (ônibus, micronibus etc.);

XXVI. 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;

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

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

XXIX. 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;

XXX. 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;

XXXI. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE INTERESSE PÚBLICO (TAXI): serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de automóveis ou motocicletas, para a realização de viagens individualizadas;

XXXII. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

XXXIV. 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 Três Lagoas

Art 5º. O PlanMob Três Lagoas 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 vário;

IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano, o qual deverá sempre atender à previsão legal de adequação.

Art 6º. O PlanMob Três Lagoas 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. democratização do sistema viário;

V. integração com a política municipal e regional 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 regional;

VI. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VII. priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VIII. desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo, garantindo direitos e observando deveres dos usuários;

IX. promoção da integração dos diversos meios de transporte, com foco no desenvolvimento de meios não motorizados de transporte;

X. planejamento da mobilidade urbana orientada pelo gerenciamento de demanda;

XI. estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

XII. fomentar o desenvolvimento de pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XIII. garantir o 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 Três Lagoas;

XIV. promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob Três Lagoas;

XV. priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo e implantação de sistema cicloviário às principais vias de acesso aos bairros.

XVI. garantir a 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 7º. O PlanMob Três Lagoas possui como objetivos gerais em consonância com os objetivos de desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 da ONU:

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, a melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade universal e à mobilidade, inclusive serviços, equipamentos e instalações relacionados;

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

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

VI. promover a segurança no trânsito;

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

VIII. tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

IX. manter os serviços de mobilidade urbana economicamente viáveis, garantindo qualidade para os usuários através: acessibilidade, frota adequada, cobertura espacial e temporal, atendimento ao usuário e a modicidade das tarifas;

X. adequar 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;

XI. 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;

XII. promover o uso de energia limpa nos transportes urbanos e combater impactos relacionados ou que possam resultar em alterações climáticas

Parágrafo único. Para o atendimento dos objetivos gerais estabelecidos neste artigo, o PlanMob Três Lagoas estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo por tema conforme apresenta o Anexo Único deste decreto, item xxxxx – Plano de Ação, cuja observância será monitorada por meio de indicadores de desempenho, em consonância com a normatização estabelecida neste Decreto.

CAPÍTULO II

DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Art 8º. O município deverá assegurar e promover, nas funções públicas de gestão comum a que lhe competir, a integração regional entre os municípios da Microrregião de Três Lagoas – MRTL, especialmente no que se refere ao sistema de transporte público.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art 9º. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado de meios de transporte, de serviços e de infraestruturas que garanta o deslocamento de pessoas e cargas no Município.

Art. 10. Constituem meios de transporte:

I. Motorizados;

II. Não-motorizados.

Art. 11 As infraestruturas de mobilidade urbana abrangem:

I. o sistema viário urbano composto por calçadas, estacionamentos, faixas de rolamento, ciclovias ou ciclofaixas, trilhas, servidões e demais estruturas que servem ao deslocamento, desde que em área pública;

II. terminais e pontos de parada de ônibus;

III. sinalização viária;

IV. estacionamentos;

V. instrumentos de controle e monitoramento.

Art. 12. Os serviços de transporte são classificados quanto:

I. Ao objeto:

   a. Transporte de Passageiros;

   b. Transporte de Cargas;

II. À Característica:

   a. Coletivo

   b. Individual

III. À natureza:

   a. Público

   b. Privado

Seção I

Das Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana

Art. 13. O Sistema Viário de Três Lagoas constitui-se no conjunto de vias para a circulação dos modos motorizados e não motorizados, classificadas e hierarquizada conforme segue:

I. Trânsito Rápido: têm como objetivo possuir um trânsito fluído, com veículos em movimento rápido, sem interferência. As viagens são de longas distâncias e o tráfego local é quase inexistente. É representada pelo novo anel rodoviário previsto que irá desviar o fluxo de passagem da zona urbana do município. Além do futuro anel viário, foram consideradas vias de Trânsito Rápido alguns trechos não urbanos das rodovias BR-158 e BR-262;

II. Arterial Primária: vias de atravessamento do município, de alta capacidade de tráfego e diversidade modal. Possibilitam o fluxo entre Três Lagoas e demais municípios do Estado. Nesse grupo estão as rodovias BR-158 e BR-262 em seus trechos urbanos;

III. Arterial Secundária: vias de atravessamento de média capacidade que conectam as principais regiões da área urbana do município com o centro e com as rodovias BR-158 e 262 (Arteriais Primárias). Nesse grupo estão as principais avenidas da cidade;

IV. Coletora Primaria: vias de média capacidade que fazem a ligação entre as vias locais dos bairros e as vias arteriais secundárias, interconectando os bairros e promovendo a continuidade à malha;

V. Coletora Secundária: vias de baixa capacidade, mas que possuem relevância para a conexão entre as vias locais dos bairros e as vias arteriais secundárias;

VI. Local: vias destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas caracterizadas por baixa velocidade e por interseções em nível não semaforizadas.

§1º. O mapa de Hierarquia Viária do Anexo Único, item xxxxxxx (Hierarquização Viária) apresenta a espacialização da classificação das vias de Três Lagoas, bem como a projeção das vias a serem aberta em conformidade com o Plano Diretor Municipal de Três Lagoas (Lei nº XXXXXX).

§2º. Os perfis viários estão detalhados no Anexo Único deste decreto, item xxxx – Perfis Viários.

CAPÍTULO IV

DAS PROPOSTAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 14. As propostas e ações visam cumprir os objetivos definidos neste decreto, as quais integram ações estratégicas a serem executadas pela gestão pública municipal conforme Anexo Único, item xxxxx (Plano de Ação).

Art. 15. O prazo para execução das ações, considerando a data de promulgação deste decreto, está classificado em:

I. Curto prazo – até 5 anos a partir;

II. Médio prazo - de 5 a 10 anos;

III. Longo prazo – acima de 10 anos.

Art. 16. A prioridade de execução das ações do PlanMob Três Lagoas está classificada em ordem decrescente, numa escala de 1 (um) a 10 (dez), onde as ações no grau 1(um) têm maior prioridade em relação as ações classificadas com grau 2(dois) ou mais;

Art. 17. Os índices de monitoramento para execução de cada ação estão definidos no Anexo Único, item xxxxxx.

CAPÍTULO V

DA QUALIDADE AMBIENTAL

Art. 18. São diretrizes de sustentabilidade e qualidade ambiental:

I. promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

II. promoção do planejamento urbano com vistas a proporcionar uma melhor distribuição das atividades no território e a qualidade de vida por meio da mobilidade urbana, com redes integradas de transporte coletivo;

III. assegurar que os deslocamentos de pessoas e cargas no Município promovam o bem-estar social e um ambiente saudável, monitorando e mitigando os impactos de externalidades negativas;

IV. gestão de forma sustentável da operação dos transportes públicos pelo titular do poder público responsável por essa atribuição;

V. criação e implantação de “Zona 40” em vias locais recomendadas por suas características técnicas, sociais e de circulação;

VI. combate à poluição, desestimulando o uso de veículos que emitam GEE (Gases de Efeito Estufa).

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Art. 19. Para viabilizar as estratégias definidas no Anexo Único, item xxxxxx - Plano de Ação, 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. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI. 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;

VII. 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.

VIII. priorização da aplicação de recursos do Fundo de Mobilidade Urbana, criado pela Lei nº xxxxx de xx de xxxxxxx 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 Três Lagoas;

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

X. 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, no PlanMob Três Lagoas e demais normas pertinentes que regulem a matéria.

XI. 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;

XII. 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;

XIII. estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios da Microrregião de Três Lagoas, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA pode criar e implantar grupos e organizar fóruns para discussão e proposição de soluções sustentáveis para o sistema viário, transportes, logística, acessibilidade e mobilidade em geral.

CAPÍTULO VII

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANMOB TRÊS LAGOAS

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob Três Lagoas

Art. 20. O Município poderá criar Grupo de Acompanhamento do PlanMob Três Lagoas (GAP-Três Lagoas) a fim de realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com o item xxxxxxxx do Anexo Único deste decreto, o monitoramento da implementação do PlanMob Três Lagoas, 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 Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA.

Art. 21. O Grupo de Acompanhamento do PlanMob Três Lagoas (GAP-Três Lagoas) 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 Três Lagoas;

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 Três Lagoas 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 Três Lagoas;

VI. elaborar e aprovar, a partir de proposta encaminhada Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA, seu Regimento Interno, que deverá ser formalizado por meio de Portaria da SEINTRA.

Art. 22. O GAP - Três Lagoas, sob coordenação da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA, 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-Três Lagoas deverão se comprometer com os princípios, diretrizes, objetivos e metas da Política Municipal de Mobilidade Urbana expressos na Lei Municipal nºxxxxxx, de xxxx de xxxxxxx de xxxxxx e da Lei nº xxx, de xx de xxxxxx de 20xx e nas normas gerais e especiais do ordenamento sobre mobilidade urbana incidente, em especial neste decreto.

§ 2º - Cada instituição participante do GAP - Três Lagoas 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 - Três Lagoas, bem como às informações sobre o sistema de mobilidade urbana do Município de Três Lagoas.

Seção II

Da Revisão do PlanMob Três Lagoas

Art. 23. As revisões periódicas do PlanMob Três Lagoas 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 Três Lagoas e seus resultados, realizados pelo GAP - Três Lagoas ou, na falta deste, por outro meio indicado e regulado pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA.

§ 2º - A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deste artigo compete à Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA.

Art. 24. As revisões do PlanMob Três Lagoas terão periodicidade não superior a 10 (dez) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Três Lagoas, 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 Três Lagoas

Art. 25. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob Três Lagoas 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.

V. canal de atendimento da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA direto com o usuário.

CAPÍTULO VIII

PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTO

Art. 26. – O plano de ação para a melhoria e eficiência da mobilidade urbana de Três Lagoas consta do Anexo Único ao presente decreto, contendo as medidas e estratégias necessárias à implantação, monitoramento e avaliação.

Parágrafo primeiro – A Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito-SEINTRA encaminhará, anualmente, ao Executivo o plano de investimentos em infraestrutura e manutenção, com vistas ao estabelecimento de gastos conforme as políticas públicas a serem implantadas e a promoção da respectiva previsão em leis orçamentárias.

Parágrafo segundo - As políticas e ações serão planejadas por prioridade e por prazo, bem como associadas a indicadores de monitoramento, detalhadas no Anexo Único que é parte indissociável desse decreto.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 27. Os relatórios técnicos que integram o PlanMob Três Lagoas serão disponibilizados na página eletrônica da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana em Três Lagoas.

Art. 28. A Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Trânsito- SEINTRA 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 Três Lagoas;

II. proposta de política de estacionamento para o Município de Três Lagoas Três Lagoas;

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

IV. proposta de política de segurança no trânsito;

Art. 29. A SEINTRA poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob Três Lagoas.

Art. 30. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Três Lagoas, xx de xxxxxxxxx de 20xx

xxxxxxxxxxxxx

Prefeito de Três Lagoas

6. Anexo Único

Propostas e Ações para o Sistema Viário

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Revisão da hierarquia viária do município pautada em 6 categorias de vias, com a definição de elementos e características específicas para cada tipo de via.	Revisar os critérios de Hierarquização Viária e respectivos perfis por tipo de via nos instrumentos jurídicos urbanos.	1	Documento final do Plano de Mobilidade e aprovação do Plano Diretor Municipal				Custo Interno	- Não iniciada [0%]; - Está em processo de regulamentação [50%]; - Foi aprovada [100%].
Pavimentação dos 30% do sistema viário que ainda não possui tratamento (299km).	Desenvolver os projetos executivos necessários para a pavimentação das vias	1	Documento final do Plano de Mobilidade				5% do valor total da obra	- Não iniciado [0%] - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%] - Estudo em processo de elaboração [66,6%] - Estudo finalizado [100%]
	Pavimentação de 299km de vias	2					R$ 1.47mi /km	- Razão do total de km de vias pavimentadas pelo total de km a pavimentar previstas no planmob [0 a 100%]

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Abertura de novas vias contemplando diversas infraestruturas necessárias como iluminação pública, sistema de drenagem pluvial, entre outras, com especial atenção para as novas vias às margens do Córrego da Onça e a Conexão Via Férrea Centro, com características mais voltadas para o transporte ativo.	Desenvolver estudo para abertura de 82,9km de novas vias, conforme priorização das diretrizes urbanísticas do município	5	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas Plano Diretor Municipal de Três Lagoas				5% do valor total da obra	- Não iniciado [0%] - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%] - Estudo em processo de elaboração [66,6%] - Estudo finalizado [100%]
	Desenvolver projetos para abertura de 82,9km de novas vias	6					5% do valor total da obra	- Não iniciado [0%] - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%] - Projetos em processo de elaboração [66,6%] - Projetos finalizados [100%]
	Executar de 82,9km de vias e implementação de infraestrutura complementar, conforme estudos específicos	7					R$ 160,00/m²	- Razão entre a extensão de novas ligações executadas e a extensão prevista [0 a 100%].
Implantação de sinalização viária, de acordo com a hierarquia viária e intervenções propostas	Implantar e/ou fazer manutenção na Sinalização Viária da Via de Trânsito Rápido	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – todos os volumes				R$ 35,15mil /km	- Razão do total de km de vias com sinalização implantada pelo total de km a implantar previstas no PlanMob [0 a 100%]
	Implantar e/ou fazer manutenção Sinalização Viária das Vias Arteriais Primárias e Secundárias	2						
	Implantar e/ou fazer manutenção na Sinalização Viária das Vias Coletoras Primárias e Secundárias	3						
	Implantar e/ou fazer manutenção na Sinalização Viária das vias locais	4						

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implantação de área de estacionamento no terminal de transporte público coletivo;	Realizar o estudo de viabilidade para implantação de bolsão de estacionamento na região do terminal de transporte público coletivo	5	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%] - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%] - Estudo e projeto em processo de elaboração [66,6%] - Estudo e projeto finalizados [100%]
	Elaborar o projeto executivo	6					5% do valor total da obra	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de elaboração [50%]; - Foi elaborado [100%].
	Implementar sinalização e intervenções necessárias para a nova área de estacionamento	7					A depender do projeto	- Razão em a % da obra já executada pela quantidade prevista para execução [0 a 100%]
Estudo para implementação de gestão de estacionamento em áreas públicas, com possível implementação de estacionamento pago;	Desenvolver e identificar a disponibilidade de vagas existentes hoje nas vias de Três Lagoas	2	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Levantamento finalizado [100%].
	Desenvolver estudo de implementação de sistema de gestão de estacionamento em áreas públicas.	3					R$ 130 mil	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%].
	Desenvolver os estudos para implementar sistema de gestão de estacionamento, a depender da política a ser adotada.	4					Custo interno	- Razão entre quantidade de vagas para estacionamento rotativo implementada e quantidade de vagas para estacionamento rotativo previstas no estudo.

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Estudo para implementação de parklets em vias com alta demanda de pedestres e ciclistas;	Desenvolver estudo e levantamento das áreas com maior demanda de pedestres e ciclistas e pontos de maior viabilidade para instalação de parklets	5	Guia para Áreas de Trânsito Calmo (WRI Brasil, 2022)[1] Guia Global de Desenho de Ruas (s/d)[2] Parklets. Gestão Urbana SP (2023)[3] Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo interno[4]	- Não iniciado [0%] - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%] - Estudo em processo de elaboração [66,6%] - Estudo finalizado [100%]
	Elaborar cartilha com diretrizes para elaboração de projeto e instalação de parklets nos locais apontados pelo estudo de viabilidade.	6						- Razão entre a quantidade instalada de parklets pela quantidade prevista
Criação de um Manual de Elaboração de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT);	Criar manual para o desenvolvimento de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT)	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%].
Estudo para implementação de diretrizes de Operação Especial;	Elaborar e implementar diretrizes de Operação Especial para regulamentação de ações e diretrizes de trânsito referente a grandes eventos e situações especiais	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%].

[1] Guia para Áreas de Trânsito Calmo. (2022) WRI – World Resources Institute. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri_2022_guia_areas_transito_calmo_0.pdf. Acesso em: set/2023.
[2] Guia Global de Desenho de Rua (GDCI).
[3] SÃO PAULO. Parklets. Gestão Urbana SP, s/d. Disponível em <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/parklets/>. Acesso em jun. de 2023.
[4] O custo do estudo e implantação de parklets pode ser atribuído aos empreendedores interessados em ter a estrutura. O custo interno mencionado nas ações é referente à criação do programa de parceria público-privada por parte do Poder Público.

Propostas e Ações para o Segurança Viária

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Criação de um banco de dados de sinistros unificado;	Criar diretrizes para padronização de registros de ocorrências de trânsito com dados em formato único e alimentação contínua.	3	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021. Guia Vida no Trânsito. (Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás, 2017).				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo [50%]; - Diretrizes criadas e validadas [100%].
	Criar e implementar banco de dados com registros unificados de sinistros de trânsito.	4						- Não iniciado [0%]; - Está em processo [50%]; - Finalizado com alimentação contínua de dados [100%].
Implantação de Área de Segurança para Motociclistas;	Elaborar um plano de implantação de áreas de segurança para motociclistas e ciclistas nos principais cruzamentos e interseções críticas da cidade.	1	Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV – Sinalização Horizontal (CONTRAN – Res. Nº 973/2022) Volume 5 Manual de Sinalização Urbana Horizontal. (CET/SP, 2019). Documento final do Plano de Mobilidade.				Valor incluído no custo do item 0.	- Não iniciado [0%]; - O plano está em processo de elaboração [50%]; - Plano foi elaborado [100%].
	Implementar áreas de segurança para motociclistas (área de espera) com sinalização horizontal e vertical adequada junto à aproximação semafórica.	2						- Não iniciado [0%]; - O plano está em processo de implementação [50%]; - Plano foi implementado [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implantação de Área Calma (velocidade máxima de 40km/h)	Elaborar ou contratar estudo para elaboração de plano de implantação de medidas de moderação de tráfego em locais críticos da cidade;	1	Guia para Áreas de Trânsito Calmo (WRI Brasil, 2022)[5] Guia Global de Desenho de Ruas (s/d)[6]				Valor incluído no custo do item 0	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de elaboração [50%]; - Foi elaborado [100%].
	Implementar as medidas de moderação de tráfego conforme proposições presentes no PlanMob, como redução de velocidade máxima permitida, adoção de Zona 40 e alteração física de geometria viária.	2						- Razão entre a extensão de vias reformadas e a extensão prevista [0 a 100%].
Realização de campanhas e ações de educação no trânsito	Desenvolver e planejar ações de responsabilidade municipal estabelecidas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). As ações devem objetivar a redução dos sinistros de trânsito com e sem vítima e da violência no trânsito por meio da intensificação da fiscalização e de campanhas de educação no trânsito, como a Campanha Maio Amarelo, o Programa Inversão de Papéis (transporte coletivo), a Semana Nacional de Trânsito etc.	1	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021. Guia Vida no Trânsito. (Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás, 2017).				Custo Interno	- Não há nenhuma atividade [0%]; - As ações contemplam apenas a participação em eventos externos sobre segurança viária para trazer experiências para aplicação para a cidade [25%]; - As ações planejadas englobam eventos externos e discussões internas sobre agendas de campanhas educativas e fiscalização [50%]; - As ações são planejadas a curto prazo e há um calendário anual de campanhas para realização de todas as atividades periódicas e esporádicas [75%]; - Existe um planejamento de médio prazo (10 anos) conforme responsabilidade municipal estabelecidas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), com a realização de ações próprias de redução de sinistros de trânsito e fazendo acompanhamento do seu próprio plano [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Realização de levantamentos e estudos técnicos para implantação de equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade	Realizar estudos para definir os locais para implementação de equipamentos de fiscalização eletrônica.	3	CONTRAN – Res. nº 973/2022. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				R$ 150 mil	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%].
	Implantar equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade nos locais indicados nos estudos.	4					A depender do projeto/estudo	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de implantação [50%]; - Equipamentos implantados [100%].

[5] Guia para Áreas de Trânsito Calmo. (2022) WRI – World Resources Institute. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri_2022_guia_areas_transito_calmo_0.pdf. Acesso em: set/2023.
[6] Guia Global de Desenho de Rua (GDCI).

Propostas e Ações para o Transporte de Carga

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implementação da Autorização Especial de Trânsito (AET)	Elaborar diretrizes para concessão de Autorização Especial de Trânsito (AET)	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Diretrizes em elaboração [50%]; - Diretrizes finalizadas [100%].
	Implementar a política de concessão de AET para circulação de veículos de carga na área urbana.	2						- Não iniciado [0%]; - Política em implementação [50%]; - Política implementada e sendo aplicada [100%].
Cadastramento de VUCs para emissão de permissão de circulação	Elaborar diretrizes e critérios de cadastramento de VUCs para emissão de permissão de circulação.	3	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Diretrizes e critérios em elaboração [50%]; - Diretrizes finalizadas [100%].
	Implementar processo de cadastramento de VUCs e emissão de permissão de circulação.	4						- Razão entre a quantidade de veículos de carga registrados no munícipio pela quantidade já cadastrada como VUCs.
Regulamentação da circulação de veículos de carga na área urbana	Desenvolver estudo para elaboração de Plano de Circulação de veículos de carga estabelecendo regras de circulação por tipo de via, com dias e horários determinados, de acordo com as propostas do PlanMob Três Lagoas;	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				R$ 200 mil	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de regulamentação [50%]; - Foi regulamentado [100%].
	Elaborar e aprovar legislação específica com as regras para circulação de veículos de carga no município e respectivas penalidades em caso de descumprimento das diretrizes estabelecidas;	2					Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Projeto de Lei elaborado [50%]; - Lei aprovada [100%].
	Implementar sinalização de vertical e horizontal orientativa sobre as regras de circulação dos veículos de carga.	3	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Valor incluído no custo do item 0	Implantação da sinalização: - na Via de trânsito Rápido e nas Vias Arteriais [33,3%]; - nas Vias Coletoras [66,6%]; e - nas demais vias do Perímetro Urbano e áreas relevantes [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Criação de fóruns, grupos de discussão e treinamentos para discutir soluções para o transporte de cargas	Criar grupos/comitê de discussão sobre soluções para a logística e o transporte de cargas no município de Três Lagoas	4	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Grupo/comitê em formação [50%]; - Grupo oficializado e ativo [100%].
Incentivo ao transporte de mercadorias por modos não-motorizados	Definir ações de incentivo, como descontos em tributos para ampliar a oferta de distribuição urbana de mercado por modos não motorizados	4	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Programas e políticas em processo de elaboração [50%]; - Programas e políticas implementados [100%].
	Regulamentar a concessão de Incentivos às empresas que adotam a distribuição de mercadorias por modos não motorizados	5					Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de regulamentação [50%]; - Foi regulamentado [100%].

Propostas e Ações para o Transporte Ativo – Pedestres

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Definição de dimensões mínimas da calçada por classe de via	Capacitar técnicos da fiscalização municipal sobre a normatização das calçadas com abordagem mínima dos seguintes temas: • o padrão de acessibilidade em calçadas (rebaixamento, piso tátil e inclinação); • as faixas de uso das calçadas (serviço, livre e acesso); • a continuidade da calçada entre lotes; e; dimensões mínimas da calçada por classe de via (arteriais 1 e 2, coletoras 1 e 2 e local).	1	NBR 9050 e NBR 16537. Conheça as regras para arrumar sua calçada – Prefeitura de São Paulo (2019). Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas. Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias – Prefeitura de São Paulo (2020).				Custo Interno	- Razão entre o número de técnicos capacitados e o número total de técnicos da prefeitura em áreas correlatas a obras e fiscalização.
Reforma e construção de calçadas com a adoção de pavimentação e declividade adequadas;	Realizar obras de reformas e requalificação de calçadas de órgão públicos considerando os padrões normativos, englobando itens de acessibilidade e mobiliário urbano, como iluminação dedicada a pedestres, bancos, sinalização para pedestres etc.	2					R$120,00/m²	- Razão entre extensão de calçadas reformadas com inclusão de iluminação dedicada a pedestres e extensão total de calçadas reformadas [0 a 100%].
Elaboração de Cartilha de Transporte Ativo	Elaborar Cartilha de Transporte Ativo, incluindo os padrões normativos e de acessibilidade a serem aplicados para os casos de reformas e requalificações das calçadas do município, e ainda, para construção dos passeios e espaços para pedestres nos novos empreendimentos imobiliários.	1					Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Cartilha em elaboração [50%]; - Cartilha elaborada [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implantação de arborização adequada	Criar cartilha indicando espécies arbóreas adequadas para plantio em vias públicas de acordo com a largura disponível da faixa de serviço ou canteiro e classe hierárquica da via – Manual de Arborização	1	Manual Técnico de Arborização Urbana de São Paulo (2015).				Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Cartilha está em processo de elaboração [50%]; - Manual foi elaborado [100%];
	Incluir arborização na faixa de serviço das calçadas e canteiros reformados ou requalificados. (Ação contínua)	2	Manual de Arborização da cidade de Recife (2017).				R$201,00/un.	- Razão entre extensão de calçadas reformadas com inclusão de arborização e extensão total de calçadas reformadas [0 a 100%].
Sinalização educativa de priorização do pedestre na conversão	Implantar sinalização voltada para pedestres, com priorização do pedestre na conversão	3	CONTRAN – Res. nº 973/2022.				Valor incluído no custo do item 0	- Razão entre a quantidade de sinalização já implantada pela quantidade estipulada para implantação [0 a 100%].

Propostas e Ações para o Transporte Ativo – Ciclistas

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Construção de 110km de infraestrutura cicloviária	Elaborar estudo para implantação de rede cicloviária nas vias indicadas no PlanMob Três Lagoas.	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume VIII - Sinalização Cicloviária (CONTRAN – Res. nº 973/2022). Manual para instalação de paraciclos na cidade de São Paulo (CET/SP, 2015). Volume 13 - Manuais de Sinalização Urbana - Espaço Cicloviário (CET/SP, 2020).				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%]
	Elaborar ou contratar empresa especializada para a elaboração de projeto executivo	2					5% do valor total da obra	- Não iniciado [0%]; - Projeto em desenvolvimento [50%]; - Projeto finalizado [100%]
	Implantar 230m de ciclorrota e 41,3km de ciclofaixas	3					R$ 30 mil/km^2	- Razão entre extensão de ciclofaixas e ciclorrotas executadas e a extensão de ciclofaixa e ciclorrota prevista [0 a 100%].
	Implantar 68,9km de ciclovias	4					R$ 450 mil/km	- Razão entre extensão de ciclovias executadas e a extensão de ciclovias prevista [0 a 100%].
Elaboração de Cartilha de Transporte Ativo	Elaborar Cartilha de Transporte Ativo – Ciclistas, considerando apresentar informações gerais sobre sinalização cicloviária, regras de circulação, equipamentos de segurança etc. voltada para toda a população	1					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Cartilha está em processo de elaboração [50%]; - Cartilha elaborada [100%];

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Instalação de paraciclos e bicicletários padronizados	Desenvolver ou contratar empresa especializada para elaborar estudo para implantação de bicicletários e paraciclos juntos a PGVs e locais estratégicos.	5	Manual de bicicletários - Modelo ASCOBIKE Mauá – (ITDP, 2009).				Valor incluído no custo do item 0	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%]
	Implantar 10 paraciclos e 2 bicicletários nos pontos prioritários, conforme indicação de estudo.	6					A depender do projeto	- Razão entre a quantidade de paraciclos e bicicletários implementados e quantidade prevista no estudo [0 a 100%].
Criação/ alteração de leis municipais para a inserção de bicicletários e vestiários em edificações públicas e/ou privadas	Incorporar no Código de Obras ou Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) exigências que considere a implantação de bicicletários e vestiários nos empreendimentos da cidade, sejam novos ou que passarem por reformas.	7	Manual de Sinalização Urbana. Espaço Cicloviário (CET/SP, 2020). Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Código de obras em revisão [50%]; - Alteração implementado [100%]

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Ciclofaixas operacionais de lazer	Elaborar ou contratar empresa para elaboração de estudos para implementação de ciclofaixas operacionais.	1	Manual de Sinalização Urbana. Espaço Cicloviário (CET/SP, 2020). Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Estudo em desenvolvimento [50%]; - Plano implementado [100%]
	Implementar os 2 trechos de ciclofaixas operacionais (5,0 km) com a devida sinalização nos trechos especificados nos estudos	2					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Projeto em implementação [50%]; - Ciclofaixas de lazer em operação [100%]
Sistema de compartilhamento de bicicletas	Buscar parcerias com empresas especializadas para viabilizar a implantação de sistema de compartilhamento de bicicletas na cidade.	7					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo [50%]; - Contrato firmado [100%];
	Implementar sistema de compartilhamento de bicicletas.	8					A depender da parceria	- Razão entre a quantidade estações de compartilhamento implementadas e a quantidade prevista [0 a 100%].

Propostas e Ações para o Transporte Público Coletivo

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Estudo para reestruturação do sistema de transporte público coletivo municipal	Desenvolver estudo de reestruturação do sistema do transporte público considerando o sistema tronco-alimentado e elaboração do edital de licitação do TC. O estudo deverá considerar: a. Estudo para avaliar a viabilidade de diversificação da frota; b. Definição da frota operacional considerando adaptação para o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, disponibilização de acesso à internet nos veículos; c. Estudo para definição da velocidade operacional adequada; d. Implementação de Sistemas de Transporte Inteligente (Intelligent Transport Systems – ITS).	1	Caderno Técnico de Referência de Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo. (MCidades, 2017); Guia Básico de Gestão Operacional para Melhoria da Qualidade do Serviço de Ônibus. (ANTP, 2019).				R$ 350 mil	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência para contratação de estudos ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo finalizado e edital desenvolvido [100%]
	Realizar licitação para prestação do serviço de transporte público coletivo	2					Custo Interno	- Não iniciado [0%]; - Edital elaborado e publicado [50%]; - Contrato assinado [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Criação de um aplicativo gratuito para smartphone (iOS/Android)	Garantir que o contrato de concessão do transporte coletivo contemple o desenvolvimento de sistema de informações *online* por meio de aplicativo para *smartphone*	3					Custo incorporado nas exigências do contrato de concessão	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%]
	Realizar o lançamento e implementação do aplicativo para o transporte coletivo de Três Lagoas	4					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%]
Implementação de projetos de abrigos padronizados considerando itens de conforto térmico e intervenções lúdicas e educativas	Garantir que a empresa contratada para elaboração de projeto e implantação dos pontos de parada adote estratégias de conforto térmico e utilização de elementos lúdicos voltados para crianças, considerando a possibilidade de reformulação dos abrigos já existentes	2	Cartilha de Acessibilidade no Transporte Público Urbano (NTU, 2008).				Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%].
	Elaborar programa de implementação, considerando assegurar recursos no orçamento e/ou a possibilidade de adoção de parceria público-privada;	3					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Plano de implementação em desenvolvimento [50%]; - Plano desenvolvido [100%].
	Realizar a implantação de elementos lúdicos nos pontos de parada e veículos do transporte coletivo.	4	Guia para Pontos de Ônibus que Acolhem a Primeira Infância. (Fundação Bernard Van Leer, 2022).				A depender do projeto	- Razão entre a quantidade de paradas de transporte coletivo com elementos lúdicos já implantados e a quantidade total prevista [0% a 100%]

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Elaboração de estudos técnicos e de viabilidade econômico-financeira para a efetivação de parcerias com o setor privado para a implantação, manutenção e substituição de abrigos nos pontos de parada do transporte coletivo	Elaborar projeto de lei que englobe o escopo das possibilidades de parcerias público-privadas para a instalação e manutenção de abrigos e exploração publicitária da infraestrutura.	1					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Projeto de lei em processo de elaboração [50%]; - Projeto de lei finalizado [100%].
	Aprovar lei e desenvolver plano de ações para realizar a promoção e fiscalização adequada da lei e garantir parcerias com a iniciativa privada.	2					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Lei em processo de aprovação [50%]; - Lei aprovada e plano de ações concluído [100%];
Elaboração de estudo para definir a forma de remuneração da tarifa, considerando que a remuneração não seja dependente apenas dos valores arrecadados pela tarifa pública	Elaborar estudo sobre formas de remuneração da tarifa	1					Valor incluído no custo do item 0	- Estudo não iniciado [0%]; - Estudo em elaboração [50%]; - Estudo concluído [100%];
	Incluir detalhamento sobre a forma de remuneração de tarifa definida no edital de licitação de concessão do transporte coletivo	2					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Ação implantada [100%].
Estudos para a verificação da viabilidade da implantação de uma tarifa diferenciada fora dos horários de pico e aos finais de semana	Elaborar estudo para implantar tarifas diferenciadas nos horários fora de pico e/ou por zona	3					Valor incluído no custo do item 0	- Estudo não iniciado [0%]; - Estudo em elaboração [50%]; - Estudo concluído [100%];
	Garantir a implantação e divulgação da nova política de tarifas diferenciadas, conforme definido em estudo	4					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Ação implantada [100%].
	Avaliar benefícios após a implantação das tarifas diferenciadas.	5					Custo interno	- Estudo não iniciado [0%]; - Estudo em elaboração [50%]; - Estudo concluído [100%];

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Estudo de viabilidade de integração física e tarifária entre o transporte público coletivo por ônibus com o transporte fretado de passageiros	Desenvolver estudo para a integração entre o transporte coletivo urbano e fretado em Três Lagoas.	3					Valor incluído no custo do item 0	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%].
	Solicitar as alterações necessárias que permitam a integração entre o transporte coletivo urbano e fretado.	4					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de implantação [50%]; - Foi finalizado [100%].
Adoção de cadastramento biométrico como meio de controle sobre o uso das gratuidades	Desenvolver e implantar sistema de leitura biométrica para controle de uso de gratuidades.	5					A depender das soluções definidas no estudo de bilhetagem	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%]
	Realizar cadastramento biométrico dos usuários do transporte coletivo, com prioridade para os que possuem acesso a algum benefício/gratuidade.	6						- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%]
Garantia de integração entre os projetos e diretrizes da área de transporte coletivo, de planejamento urbano, obras públicas, infraestrutura, habitação, e demais pastas que tenham algum tipo de vínculo com as discussões de mobilidade urbana	Desenvolver estudo de necessidade de recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para promover a coordenação e harmonização das ações dos órgãos da Prefeitura Municipal envolvidos no planejamento do transporte coletivo.	1	Plano de Mobilidade Urbana de Três Lagoas				Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo desenvolvido [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implantação de programa de capacitação permanente dos técnicos	Oferecer treinamentos nos conhecimentos técnicos, administrativos e gerenciais a todos os envolvidos	3					Custo interno	- Razão entre o número de técnicos capacitados e o número total de técnicos da prefeitura em áreas correlatas ao sistema de transportes do município [0% a 100%].
Criação de um canal de atendimento ao usuário direto com a SEINTRA	Desenvolver um canal de atendimento ao usuário direto com a SEINTRA	3					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Canal de atendimento criado [100%].
Estudo para a implantação de um agente gerenciador para o sistema de transporte público coletivo	Realizar estudo para implantação de agente gerenciador para o transporte coletivo de Três Lagoas	4					Valor incluído no custo do item 0	Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo finalizado [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Implementação de um Centro de Supervisão Operacional (CSO), sistema que opera articulado a um conjunto de sistemas computacionais de ITS embarcado nos veículos	Capacitar os técnicos da prefeitura para a utilização do CSO;	6					Custo interno	- Razão entre o número de técnicos capacitados e o número total de técnicos da prefeitura em áreas correlatas ao sistema de transportes do município [0% a 100%].
	Garantir a implantação de ITS nos veículos para fornecimento de dados de operação para o CSO;	7					Custo interno. Investimento em ITS custeado pela concessionária do TC	- Não iniciado [0%]; Sistema integrado [100%].
	Realizar acompanhamento, monitoramento, avaliação e ajustes no sistema durante as primeiras semanas de operação até alcançar desempenho satisfatório	8					Custo interno	- Não iniciado [0%]; Ação implantada [100%].
Criação de mecanismos para o financiamento parcial ou complementar para o subsídio da tarifa	Elaborar estudo de necessidade de recursos, de gestão e de tecnologia;	2					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Plano desenvolvido [100%].
	Desenvolver plano para a criação e implantação de novos mecanismos de financiamento do sistema de transporte coletivo.						Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Plano em elaboração [50%]; - Plano elaborado e em execução [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Criação de um Fundo Municipal de Trânsito e Transporte (FMTT)	Desenvolver estudos de necessidade de recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para a criação e gestão do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte e a minuta de projeto para regulamentação do Fundo.	3					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência do estudo elaborado ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%]; - Estudo em processo de elaboração [66,6%]; - Estudo finalizado [100%].
	Regulamentar o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte							- Não iniciado [0%]; - Regulamentado [100%].

Propostas e Ações para o Transporte Público Individual

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Elaboração de estudos técnicos e de viabilidade econômico-financeira para desenvolver parcerias com o setor privado para a implantação, manutenção e substituição dos pontos de táxi e mototáxi	Desenvolver estudo de criação de identidade visual dos veículos dos serviços de táxi e moto táxi que operam no município;	1					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Projeto de lei em processo de elaboração [50%]; - Projeto de lei finalizado [100%].
	Garantir a aplicação as alterações nos veículos dos serviços de táxi e moto táxi.	2					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Lei em processo de aprovação [50%]; - Lei aprovada e plano de ações concluído [100%];
Inclusão de estrutura de apoio para condutores, com assentos de descanso, banheiros e bebedouros públicos, iluminação etc.	Elaborar projetos de estrutura de apoio para condutores dos transportes públicos individuais (táxis e moto-táxis), contemplando assentos para descanso, banheiros, bebedouros etc.	1					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%]; - Estudo em processo de elaboração [66,6%]; - Estudo finalizado [100%]
	Realizar a implantação das estruturas de apoio.	2					A depender do projeto	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de regulamentação [50%]; - Foi regulamentado [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Definição de incentivos à adaptação de veículos do transporte público individual para atender a população com deficiência e/ou mobilidade reduzida	Promover ações de incentivo, como subsídios ou descontos em tributos, para ampliar a oferta de veículos adaptados;	4					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%]; - Estudo em processo de elaboração [66,6%]; - Estudo finalizado [100%]
	Regulamentar a concessão de incentivos aos motoristas de veículos adaptados.	5						- Não iniciado [0%]; - Incentivos regulamentados [100%].
Realização de capacitações com os condutores de táxi e mototáxi para garantir um atendimento adequado às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida	Capacitar os condutores de táxi e mototáxi com temas relacionados à direção segura, à qualidade da prestação do serviço e ao atendimento da população com deficiência e/ou mobilidade reduzido, garantindo qualidade no atendimento e respeito à cidadania.	3					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de elaboração [50%]; - Foi implementado [100%].
Implementação de identidade visual da frota de táxi	Desenvolver estudo de criação de identidade visual dos veículos dos serviços de táxi e moto táxi que operam no município;	4					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%]; - Estudo em processo de elaboração [66,6%]; - Estudo finalizado [100%]
	Garantir a aplicação as alterações nos veículos dos serviços de táxi e moto táxi.	5					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Está em processo de implantação [50%]; - Ação implementada [100%].

Proposta	Ações	Prioridade	Instrumento/ Referência	Prazo			Valor Referencial	Monitoramento
				Curto	Médio	Longo		
Inclusão da obrigatoriedade de delimitação de local adequado para embarque, desembarque e espera para táxi, mototáxi e veículo por aplicativo junto aos Polos Geradores de Viagens (PGVs) no Código de Obras do município	Elaborar estudos de regulamentação áreas de embarque, desembarque e espera no entorno de Polos Geradores de Viagens	1					Custo interno	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência ou plano de execução interno desenvolvido [33,3%]; - Estudo em processo de elaboração [66,6%]; - Estudo finalizado [100%]
	Regulamentar as áreas de Embarque, Desembarque e Espera para táxis, moto táxis e veículos de aplicativo.	2						- Não iniciado [0%]; - Está em processo de regulamentação [50%]; - Foi regulamentado [100%].
Reestruturação de rotas e definição dos pontos de embarque e desembarque do transporte por fretamento	Desenvolver estudo de reestruturação do transporte por fretamento, considerando, inclusive, a definição de rotas e pontos de embarque e desembarque.	1					R$ 200 mil	- Não iniciado [0%]; - Termo de referência do estudo elaborado ou plano de execução interno desenvolvido [50%]; - Estudo finalizado [100%].