
	<p><b>Estado de Mato Grosso</b> Assembleia Legislativa</p>	
<p><b>Despacho</b></p>		
<p><b>Autor:</b> Lideranças Partidárias</p>		

**Institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.**

A **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**, tendo em vista o que dispõe o Art. 37, inciso III, da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei complementar:

**Art. 1º** Esta Lei Complementar institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob-VRC) e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar os seus princípios, objetivos, diretrizes e programas estratégicos, no sentido de organizar o deslocamento de pessoas e cargas de forma eficiente, segura, acessível e sustentável, melhorando a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico.

**Art. 2º** O PlanMob-VRC tem por finalidade orientar as ações do Estado de Mato Grosso e dos Municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá no que se refere aos modos, serviços, infraestrutura viária e de transportes que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas nesta região, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade e de acessibilidade da população, e por via de consequência promover a qualidade de vida das pessoas.

**Art. 3º** Integram o PlanMob-VRC:

- I - Anexo I – Sistema Viário de Interesse Metropolitano – SIVIM;
- II - Anexo II – Programas e Ações;
- III - Anexo III – Fichas dos Programas e Ações.

**Art. 4º** É atribuição do Estado de Mato Grosso, no âmbito da Política Estadual de Mobilidade Urbana:



I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação do PlanMob-VRC;

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS**

**Art. 5º** A Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá é regida pelos seguintes princípios:

I - universalidade do direito de se deslocar;

II - acessibilidade universal;

III - desenvolvimento integral e sustentável da Região Metropolitana nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

IV - igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo intermunicipal;

V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal;

VI - gestão democrática e participação social de seu planejamento e evolução;

VII - segurança viária nos deslocamentos das pessoas e cargas;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

X – justa distribuição dos benefícios e ônus;

XI – Integração entre os modos de transporte;

XII – prioridade ao transporte coletivo e não motorizado;

XIII – integração com o planejamento urbano;

XIV – transparência e controle social.

Parágrafo único – Os princípios buscam construir uma mobilidade mais justa (equidade), mais eficiente (menos tempo e custo), mais segura e mais sustentável.



**Art. 6º** As ações relacionadas com a implantação da Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá serão orientadas pelas seguintes diretrizes gerais:

I - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - integração com a política de desenvolvimento metropolitano e respectivas políticas setoriais de habitação, saúde, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

III - valorização dos pedestres e ciclistas nos planos e projetos;

IV - estabelecimento de uma melhor articulação viária na Região Metropolitana, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;

V - coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

VI - garantia da mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;

VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na Região Metropolitana;

VIII - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

IX - integração entre os Municípios que compõem a Região Metropolitana;

X - fortalecimento da gestão interfederativa no planejamento, controle e operação dos sistemas viário e de transportes que servem à mobilidade da Região Metropolitana.

**Art. 7º** São objetivos gerais da Política de Mobilidade Metropolitana:

I - nortear os investimentos públicos e privados no âmbito da mobilidade da Região Metropolitana;

II - promover o desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço metropolitano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

IV - priorizar os modos de transportes públicos não poluentes sobre os poluentes;

V - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

VI - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

VII - proporcionar melhoria das condições no que se refere à acessibilidade e à mobilidade na Região Metropolitana;

VIII - promover segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas e bens, com redução de tempo e custos;

IX - reduzir as ocorrências de acidentes e vítimas no trânsito;

X - melhorar continuamente os serviços de transporte coletivo;



XI - descentralizar o fluxo de veículos;

XII - estimular o empreendedorismo e startups que produzem soluções inovadoras de mobilidade urbana sustentável para os cidadãos;

XIII - melhorar a infraestrutura destinada à circulação de pedestres e ao sistema ciclovitário;

XIV - promover a integração entre os entes públicos para a melhor implementação da política metropolitana de mobilidade;

XV - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade na Região Metropolitana.

**Parágrafo único** Para os fins do disposto neste artigo, nas prioridades e incentivos destinados ao uso coletivo de transporte, deverão ser cumpridos os requisitos de acessibilidade estabelecidos em legislação específica.

### **CAPÍTULO III**

#### **DO PLANO DE MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DO**

#### **VALE DO RIO CUIABÁ**

**Art. 8º** O PlanMob-VRC contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - promover a melhoria dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade na Região Metropolitana;

II - integrar a política metropolitana de mobilidade com as respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em toda a Região Metropolitana;

III - incentivar o uso de energias renováveis e menos poluentes;

IV - promover a segurança no trânsito;

V - tornar a mobilidade metropolitana um fator positivo para o desenvolvimento dos Municípios e do Estado de Mato Grosso;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

**Art. 9º** Para viabilizar as estratégias definidas nesta Lei Complementar, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

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

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;



III - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e aos modos de transporte não motorizados;

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

V - 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;

VI - priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo.

## CAPÍTULO IV

### SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO (SIVIM)

**Art. 10** Fica instituído o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM), que é composto por um conjunto de rodovias e vias urbanas que atendem aos interesses metropolitanos.

**Parágrafo único** O SIVIM é um sistema estruturado, constituído por uma rede integrada de rodovias e vias urbanas que suportam o transporte coletivo metropolitano e intermunicipal e o tráfego de ligação intermunicipal e de passagem.

**Art. 11** As ações propostas para o SIVIM compreendem:

**§ 1º** Ampliação da malha viária de características urbanas, com novas vias e a ampliação da capacidade de vias atuais, mediante a execução de soluções indicadas por estudos técnicos.

**§ 2º** Instituição de novas vias, a recuperação, manutenção adequada, conservação, execução de obras de melhoria e ampliação da capacidade, disponibilização de sinalização horizontal e vertical e demais dispositivos de segurança, implantação, adequação, regularização e manutenção dos acostamentos, acessos e faixas de domínio das rodovias estaduais de interesse metropolitano.

**§ 3º** Ampliação e melhorias das cicloviárias e da sinalização pertinente, bem como o estabelecimento de uma malha cicloviária conectada entre si e com as redes cicloviárias locais, observadas as seguintes diretrizes:

I - criação da Rede Cicloviária Estrutural, composta pelo conjunto de intervenções no sistema viário conectadas e destinadas à circulação de bicicletas na área metropolitana, que deverá ser implantada em faixas viárias, urbanas e rodoviárias, passeios ou logradouros públicos;

II - estímulo ao uso utilitário da bicicleta como complemento do transporte coletivo, bem como para viagens pendulares de curta e média distâncias e, também, para atividades desportivas e de lazer;

III - constituição de um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas, contemplando cicloviárias, ciclofaixas e ciclorrotas em consonância com função desejada e disponibilidade viária;

IV - provisão de infraestrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivo;



V - gestão dos conflitos da circulação urbana com prioridade aos meios de transporte coletivo e não motorizados e organização da circulação ciclovária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa da vida; e

VI - pintura das faixas cicláveis; estabelecimento e manutenção da sinalização horizontal e vertical de orientação, advertência e regulamentação e a implantação de pórticos localizados especialmente nos extremos dos trechos ciclovários.

§ 4º Elaboração de um Plano de Segurança Viária e o estabelecimento de campanhas de segurança permanentes, com o envolvimento dos órgãos competentes, na esfera estadual e municipais;

§ 5º Elaboração de um Plano Metropolitano de Logística;

§ 6º Ampliação da participação modal dos transportes coletivos, por meio do fortalecimento da integração metropolitana, observadas as seguintes diretrizes:

I - implantação de equipamentos de integração que possibilitem suprir a necessidade de atendimento do transporte intermunicipal e, concomitantemente, o turismo rodoviário; e

II - criação de um sistema integrado e uniformizado de informações ao usuário do transporte coletivo metropolitano.

**Art. 12** A instituição do SIVIM tem como objetivos:

I - estabelecer diretrizes voltadas à circulação, com foco na gestão de velocidades, segurança viária e na garantia de condições adequadas para que os fluxos viários locais e intermunicipais se deem em condições de fluidez e segurança;

II - propor intervenções visando melhorias na infraestrutura viária segundo as diretrizes gerais e específicas;

III - subsidiar a formulação de planos de investimentos e a interlocução com organismos de financiamento;

IV - estimular programas conjuntos e convênios entre o Estado e municípios, para a realização de intervenções que promovam o interesse da Região Metropolitana;

V - estabelecer uma base viária adequada para a obtenção de indicadores de circulação (sinistros de trânsito, velocidade, nível de serviço, congestionamentos e outros) que possam ser acompanhados ao longo do tempo, subsidiando a gestão da circulação entre todos os entes;

VI - promover um processo de avaliação contínua de desempenho, em períodos não superiores a cada 12 (doze) meses.

## CAPÍTULO V

### DA IMPLEMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA

**Art. 13** O Plano de Mobilidade Metropolitana tem por objetivo assegurar a ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da produtividade geral da Região Metropolitana, mediante a execução da integração da mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e das calçadas plenas.



**Art. 14** Na execução do Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - mobilidade universal;
- II - plena acessibilidade, considerando seus aspectos macro e micro;
- III - segurança viária;
- IV - valorização do transporte público em relação ao transporte particular;
- V - integração dos transportes municipais e intermunicipais, nos aspectos físico, tarifário, operacional e institucional, respeitando-se o contrato de concessão vigente expedido pelo Estado, categoria básica, operado com veículos apropriados à implantação de bilhetagem eletrônica;
- VI - redução dos impactos socioambientais decorrentes dos transportes;
- VII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- VIII - modicidade tarifária no transporte público;
- IX - gestão democrática, transparente e integrada das cidades e da metrópole.

**Art. 15** O PlanMob-VRC estrutura-se nos seguintes programas:

- I - Programas relacionados com as rodovias do SIVIM;
- II - Programas relacionados com vias urbanas do SIVIM;
- III - Programas cicloviários;
- IV - Programa de Segurança Viária;
- V - Programa de Logística;
- VI - Programas de Transporte Público Coletivo Urbano.

**Art. 16** A implementação do PlanMob-VRC se dará por meio dos programas, cada um contendo um conjunto de ações e subações.

**§ 1º** As ações e subações que integram cada programa estão relacionadas nos Anexos II e III desta Lei Complementar.

**§ 2º** Outros projetos e ações poderão ser integrados a qualquer tempo aos programas relacionados no *caput*, desde que em consonância com as diretrizes gerais e específicas estabelecidas nesta Lei Complementar.



**§ 3º** Os relatórios técnicos que integram o PlanMob-VRC e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana utilizados como referenciais para a sua elaboração serão tornados públicos mediante publicação no site oficial do Estado de Mato Grosso.

## **CAPÍTULO VI**

### **DA GOVERNANÇA DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA**

**Art. 17** Fica criada, no âmbito do Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, a Câmara Setorial de Mobilidade Metropolitana – CSMM/VRC, instância de governança estratégica do PlanMob-VRC, de caráter permanente, que visa alcançar os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos, sobretudo para a eficácia do PlanMob-VRC, competindo-lhe:

I - propor os programas de que trata o art. 15, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar, os quais deverão ser objeto de deliberação do Conselho Pleno do CODEM/VRC;

II - promover e monitorar a execução do PlanMob-VRC, seus programas e ações, em articulação com os órgãos e entidades estaduais e municipais envolvidos;

III – submeter ao CODEM/VRC proposta de seu regimento interno;

IV - exercer outras atribuições delegadas pelo CODEM/VRC.

**§ 1º** A composição da CSMM/VRC será definida pelo CODEM/VRC, nos termos de seu Regimento Interno.

**§ 2º** A fim de incentivar o seu caráter técnico e facilitar seu funcionamento, é vedada a indicação de membro que esteja no exercício de cargo eletivo.

**§ 3º** Terão direito a voz nos debates representantes da sociedade civil e da academia, cuja contribuição seja considerada de interesse, nos termos do regimento.

## **CAPÍTULO VII**

### **MONITORAMENTO E REVISÃO**

**Art. 18** O monitoramento do PlanMob-VRC, de competência do Conselho Deliberativo do Vale do Rio Cuiabá, abrangerá seus programas e ações, e ocorrerá:

I - semestralmente, em relação ao atingimento e observância dos princípios, diretrizes e objetivos nas políticas públicas relacionadas à mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá;

II - anualmente, em relação aos indicadores e às metas dos objetivos e das entregas constantes dos programas e ações e medidas institucionais e normativas implementadas no período.



**Art. 19** As ações e planos elaborados por órgãos estaduais e municipais, abrangidos pelo PlanMob-VRC, devem ser elaborados e estarem compatíveis com os princípios, diretrizes e objetivos do PlanMob-VRC.

**Art. 20** O Plano de Mobilidade Metropolitano tem vigência de 10 (dez) anos e poderá ser revisto a qualquer tempo mediante proposta do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, com participação efetiva da instância metropolitana e dos Municípios membros, assegurada a participação de associações representativas no processo.

**Art. 21** As revisões periódicas do PlanMob-VRC deverão ser precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico das condições de mobilidade na Região Metropolitana, contemplando minimamente:

I - análise dos modos, dos serviços e da infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos no PlanMob-VRC, considerando a avaliação de progresso de 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 prazos.

**Art. 22** Sem prejuízo de outros instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob-VRC, poderão ser adotados:

I - ouvidorias nos órgãos responsáveis pela gestão da mobilidade urbana;

II - audiências públicas;

III - consultas públicas;

IV - reuniões setoriais.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 23** O Poder Público deverá elaborar, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar:

I - o Plano de Segurança Viária,

II - o Plano Metropolitano de Logística;

III - o Plano de Orientação de Tráfego.

**Art. 24** O Plano de Segurança Viário deverá contemplar, no mínimo, as seguintes temáticas:

I - gestão da segurança viária;

II - infraestrutura Viária Segura;



III - veículos seguros;

IV - comportamento dos usuários;

V- fiscalização e aplicação da lei;

VI - atendimento às vítimas (pós acidente);

VII - mobilidade Segura Sustentável;

VIII - educação e Cultura de Segurança;

IX mobilidade urbana desenho das ruas e engenharia;

X- legislação e fiscalização;

XI - gestão das velocidades;

XII - comunicação, educação e capacitação.

**Parágrafo único** O Plano de Segurança Viária deverá contemplar ações para alcançar os seguintes objetivos:

I - redução do índice de mortes no trânsito;

II - participação maior dos modos ativos e redução de mortes de pedestres e ciclistas;

III - redução das mortes de motociclistas;

IV - redução da quantidade de veículos que trafegam acima da velocidade regulamentada;

V - tolerância zero com a direção por pessoas que tenham consumido bebidas alcoólicas ou tenham usado entorpecentes;

VI - redução das mortes decorrentes de acidentes com ônibus;

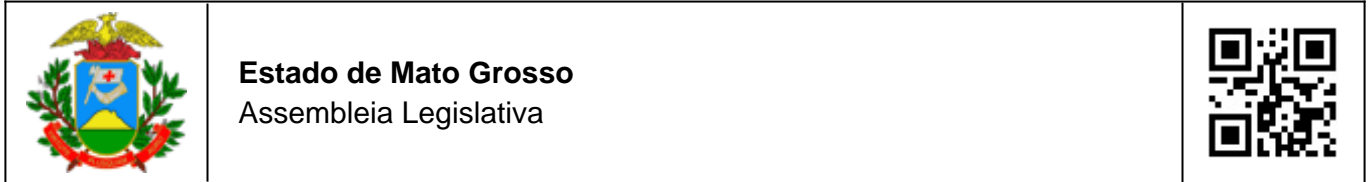
VII - garantir, por meio de ações educativas e de fiscalização, do uso de equipamentos de segurança por motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

**Art. 25** O Plano Metropolitano de Logística deverá considerar a ampliação do fluxo de cargas, visando mitigar os efeitos da circulação de veículos de carga de maior porte.

**Art. 26** O Plano de Orientação de Tráfego deverá considerar uma sinalização adequada, a fim de oferecer aos seus usuários informações sobre rotas, principalmente nas vias secundárias, abrangendo atrativos turísticos.

**Art. 27** Fica o Poder Executivo autorizado a instituir a Agência de Regulação da Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (ARMob-VRC), com sede e foro na Capital do Estado, sob a forma de autarquia em regime especial para exercer o planejamento, a coordenação, fiscalização, monitoramento, controle e publicidade, para fins de viabilização dos instrumentos de desenvolvimento integrado das políticas de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, respeitadas as competências municipais e a legislação vigente.

**Parágrafo único** A ARMob-VRC é dotada de regime autárquico especial, caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.



**Art. 28** O Poder Público poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PlanMob-VRC.

**Art. 29** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas às disposições em contrário.

## **JUSTIFICATIVA**

Trata-se de Substitutivo Integral, que tem por fim, melhorar a redação do texto original do Projeto de Lei Complementar em análise, mas, ao mesmo tempo atendendo os Princípios do interesse da conveniência da Administração Pública, medida de direito e justiça.

Posto isto, é o necessário.

Edifício Dante Martins de Oliveira  
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 28 de Abril de 2026

## **Lideranças Partidárias**