



PLANO DE

MOBILIDADE URBANA

NOVA ANDRADINA - MS

TOMADA DE PREÇO Nº 18/2023
PROCESSO PM-ADM-2023/02370

• ETAPA 1 - LEVANTAMENTO NORMATIVO



NOVEMBRO 2023

ÍNDICE

1. APRESENTAÇÃO.....	3
2. MOBILIDADE URBANA.....	4
3. LEGISLAÇÕES E REGULAMENTOS LOCAIS ORGANIZADORES DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE	7
3.1 TRANSPORTE COLETIVO URBANO	7
3.2 TÁXI	8
3.3 MOTOTÁXI E MOTO FRETE.....	8
3.4 TRANSPORTE ESCOLAR.....	10
4. LEIS REGULADORAS DA INSTALAÇÃO DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO.....	11
5. SISTEMA VIÁRIO	12
5.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	15
5.2 LEIS AMBIENTAIS.....	17
6. LEIS QUE TRATAM DE ORIENTAÇÕES GERAIS DO ESTADO	18
6.1 LEIS DE LICITAÇÃO.....	18
7. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO MUNICÍPIO	18
7.1 DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO JARI	18
8. RESUMO LEGISLAÇÃO – TRÂNSITO E TRANSPORTES.....	19

1. APRESENTAÇÃO

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano nas cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

Na Lei, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestrutura de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Estas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregatícios, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- Acessibilidade Universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade do acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional da Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A mesma possui os seguintes objetivos:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Para que esses princípios sejam aplicados ao Município, através de análises e medidas a curto, médio e longo prazo, ele deve possuir Leis relacionadas à segurança, bem estar e mobilidade da população, visando sempre o crescimento, sendo necessário, à atualização de algumas leis, bem como, a modificação de outras.

2. MOBILIDADE URBANA

Conforme o artigo 48 da Lei Complementar nº 214/2017, a mobilidade urbana é assegurada por meio do Plano de Mobilidade Urbana articulado com as diretrizes de uso e ocupação do solo. O mesmo também dispõe incisos referentes a mobilidade, são eles:

- I. Priorizar acessibilidade cidadã sobre o transporte motorizado, privilegiando pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- II. Planejar um sistema para a circulação de transporte coletivo, com utilização de combustíveis limpos;
- III. Garantir a qualidade do desenho urbano;

- IV. Racionalizar o deslocamento;
- V. Promover a fluidez do trânsito com segurança;
- VI. Integrar o sistema viário e transporte municipal com o regional;
- VII. Compatibilizar o sistema viário urbano com os eixos regionais de transporte;
- VIII. Promover e consolidar a hierarquização do sistema viário, conforme a função e capacidade de cada via no município;
- IX. Promover o deslocamento seguro de ciclista em ciclovias ou ciclofaixas;
- X. Garantir a hierarquização e diretrizes do sistema viário demonstrado no artigo 155 desta lei.
- XI. Garantir a acessibilidade plena na cidade às pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida;
- XII. Garantir a circulação harmoniosa entre condutores de veículos automotores e dos de veículos de movimentação mecânica;
- XIII. Exigir e fiscalizar a pavimentação de calçadas e arborização das ruas;
- XIV. Implantar um sistema de ciclovias interligadas, principalmente nos parques municipais;
- XV. Exigir a instalação de bicicletários nos empreendimentos com mais de 100 funcionários.

Além disso, a lei complementa dispõe que no planejamento de mobilidade urbana a curto e médio prazo devem ser consideradas as diretrizes de estacionamento, a circulação de veículos pesados e que as garagens sejam estabelecidas de forma estratégica viabilizando a melhor circulação de veículos.

Levando em consideração o artigo supracitado nas diretrizes de mobilidade urbana, observa-se que esse apresenta incisos referentes ao sistema viário urbano e rural. No que diz respeito ao sistema viário rural, a artigo apresenta:

- a. A articulação do sistema de transporte de carga de produtos agrícolas no município;
- b. A manutenção das estradas vicinais;

- c. O acesso e o trânsito dos veículos de carga e descarga que atendem ao comércio urbano.

No que tange ao sistema viário urbano, o texto possui 07 (sete) incisos acerca de melhorias e adequação do espaço urbano, são eles:

- a. Projetar o sistema viário e cicloviário, selecionando a utilização dos logradouros de acordo com o potencial oferecido;
- b. Analisar todas as vias de circulação criando-se uma hierarquia no sistema viária qualificando o logradouro pelo principal meio de transporte que nele circula.
- c. Implantar projetos de calçadas na cidade, assegurando a circulação de veículos motorizados;
- d. Organizar a implantação de calçadas nas vias urbanas, implantando um sistema de dimensionamento mínimo de acordo com as regiões a que pertencem, observando a quantidade de usuários, assim como a padronização do piso, lixeira, a proibição de degraus e rampas de inclinações elevadas, bem como o plantio de árvores, visando melhor utilização dos transeuntes;
- e. Organizar e implantar o emplacamento das ruas em toda a malha urbana, contendo além do nome, o intervalo da numeração dos imóveis contidos na quadra e o bairro;
- f. Organizar e implantar numeração para fins de endereço nos imóveis urbanos, atendendo, a uma lógica racional e de fácil identificação para os usuários;
- g. Assegurar que as vagas de estacionamento sejam atendidas mediante a aprovação de projetos e, caso o proprietário de imóvel urbano a ser edificado opte pelo pagamento de outorga onerosa, este recurso seja obrigatoriamente utilizado para complementação de vagas de estacionamento urbano.

3. LEGISLAÇÕES E REGULAMENTOS LOCAIS ORGANIZADORES DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

3.1 TRANSPORTE COLETIVO URBANO

A **Lei Municipal Nº 879/2010** rege o transporte coletivo nas categorias regulares, especiais, experimentais e extraordinárias de Nova Andradina, podendo o ordenamento receber leis e atos normativos complementares para melhor funcionamento do Sistema.

A lei estabelece que o serviço poderá ser prestado diretamente pelo Poder Público, entidade vinculada ou concessão através da modalidade licitação.

A delegação por concessão para exploração de serviços de transporte coletivo regular será de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período, desde que justificado e tenha por objetivo assegurar a sua continuidade. (Art. 7º, §2º).

A tarifa dos serviços regulares, comum e especial, será revisada por iniciativa do poder público ou a requerimento dos interessados Artigo 24, parágrafo único.

Serão aprovados para o serviço de transporte coletivo de passageiros, somente veículos apropriados às características das vias públicas do Município e que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela legislação nacional de trânsito e pelo Poder Executivo Municipal. Não há no ordenamento a menção de vida útil máxima para os veículos, essa possibilidade consta na autorização dada ao órgão gestor, o Departamento Municipal de Trânsito e Transporte - DEMTRAN

As gratuidades dos serviços se aplicam, conforme a Lei, à crianças com idade até 5 (cinco) anos, pessoas amparadas por leis de âmbito estadual e federal, e aos fiscais do Órgão Gestor do Poder Executivo devidamente credenciados, no exercício da função.

3.2 TÁXI

O serviço de transporte individual de passageiros – táxi, está previsto na Lei Orgânica do Município de Nova Andradina, em seu artigo 8º, alínea c, sendo que o Decreto Municipal nº 2.123/2018 fixa a tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços.

Realizamos buscas em todo arcabouço legislativo do Município e não identificamos um regulamento que trata do serviço de transporte individual de passageiros – Táxi.

Temos disponíveis ordenamentos que tratam da demarcação de pontos de táxi, qual seja, as leis nº 144/1968 e nº 156/1969.

A leitura da Lei Orgânica do Município não apresenta maiores detalhes acerca da regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros – Táxi. Em busca de maiores informações em relação ao tema, nos socorremos de pesquisas no site da Câmara Municipal, nos sites de buscas e não obtivemos retorno.

S.M.J., entendemos que a regulamentação básica da prestação dos serviços é necessária para que o Município tenha pleno controle do exercício da atividade.

3.3 MOTOTÁXI E MOTO FRETE

Diferentemente do serviço de transporte individual de passageiros – táxi, o serviço de mototáxi possui regulamentação para o exercício da atividade no Município.

Determinada regulamentação está contemplada através da Lei nº 514/2005, a qual dispõe sobre a permissão do transporte individual mototáxi e dá outras providências.

O ordenamento é bastante completo no tocante as regras que devem ser cumpridas pelo interessado na prestação dos serviços. Dentre elas, destacamos:

- A prestação dos serviços irá ocorrer apenas por pessoas físicas, devidamente credenciadas para a exploração dos serviços;
- Ser maior de 21 anos, habilitado na categoria A a pelo menos 1 ano;
- Apresentar documentos pessoais atestando bons antecedentes e conduta ilibada;
- Possuir cursos especializados;
- Ser inscrito no cadastro do ISS do Município;
- Apresentar seguro obrigatório devidamente quitado;
- Não é possível a transferência do serviço ou uso permitido à terceiros, bem como não é direito do herdeiro manter a permissão;
- O número de veículos em circulação não poderá ultrapassar o da frota de táxis;
- 45 permissões em 2005, sendo possível aumentar 0,1% para cada 1000 habitantes segundo o IBGE;
- A renovação da permissão é anual;
- Idade máxima dos veículos é 7 anos de fabricação;
- Cilindrada mínima 125 e máxima de 250, sendo vedado modelos do tipo *trail*;
- Substituição do veículo utilizado somente por de ano igual ou mais novo;
- Tarifas dos serviços devem ser revistas periodicamente;
- Localização dos pontos definidas pelo DEMTRAN;
- Não mais que 10 motocicletas por ponto;
- Uso do capacete pelo condutor e passageiro somente com viseiras transparentes, do tipo incolor;
- Condutor deve utilizar colete laranja e portar credencial de identificação;

- Recursos por irregularidades constatadas e penalidades aplicadas, serão avaliadas pelo Prefeito;
- Veículos irregulares, levados ao pátio, somente serão liberados com o pagamento de todas as multas e taxas que sobre ele recaiam;

Artigos 14, XI, 16, §1º e 27 citam Código Nacional de Trânsito – CNT ao invés de Código de Trânsito Brasileiro – CTB, precisa ser revisto.

Não há no arcabouço legal do Município, indicação de regulamentação para o serviço de moto frete.

3.4 TRANSPORTE ESCOLAR

O regulamento do transporte de escolares está previsto no **Decreto Nº 554/2005**.

Configura o Transporte de Escolares o prestado para transporte de alunos da pré-escola ao segundo grau.

A concessão da permissão, credenciamento do exercício da atividade é conferido pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, através do DEMTRAN.

Pode ser realizado de forma autônoma, por empresas ou por estabelecimentos de ensino credenciados e com veículos de frota própria.

Será permitido somente dois condutores por veículo, exceto para casos de empresas, em que os condutores poderão alternar os veículos que serão conduzidos.

Para prestar os serviços, os condutores devem seguir ao que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Quanto aos veículos, além de exigências previstas na legislação específica do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, eles deverão ter no máximo: 10 anos de fabricação para peruas, vans ou similares; 12 anos para micro-ônibus; 15 anos para ônibus.

As vistorias dos veículos serão realizadas apenas pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.

No artigo 17 do Decreto está ausente o termo “sem”, antes do condições de tráfego, visto que o artigo se reporta ao recolhimento de veículo com alguma irregularidade. É preciso adequar a redação para não se ter dupla interpretação a respeito.

O veículo removido ao pátio por irregularidade constatada, terá 10 dias para ter reestabelecida suas condições seguras de tráfego.

Independentemente da contratação do seguro obrigatório (DPVAT) pelo proprietário do veículo, será necessária a contratação de seguro de acidentes pessoais, coletivos para escolares nos valores nominais de: R\$ 10.000,00 para morte acidental; R\$ 10.000,00 invalidez permanente e R\$ 1.000,00 auxílio funeral.

É proibido ao veículo cadastrado como transporte de escolares, realizar outras atividades remuneradas aos finais de semana, feriados ou período de férias escolares.

Os condutores escolares tiveram até DEZ/2005 para se adequarem aos termos do ordenamento.

4. LEIS REGULADORAS DA INSTALAÇÃO DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

De acordo com o Plano Diretor de Nova Andradina, os empreendimentos de impacto são aqueles que podem causar danos e/ou alterações no ambiente socioeconômico, natural ou construído, ou sobrecarga na capacidade de

atendimento da infraestrutura básica, quer sejam construções públicas ou privadas, residenciais ou não. São considerados empreendimentos de impacto:

- I. As edificações não-residenciais com área construída total igual ou superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados);
- II. As edificações residenciais multifamiliares com mais de 100 (cem) unidades;
- III. Os loteamentos fechados;
- IV. As edificações destinadas a templos religiosos, implantadas em imóveis próprios, cedidos ou alugados.

Além disso, são dispostas tipologias de edificações que se configuram como empreendimentos de impacto, e cita que serão necessários Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) em todos os empreendimentos, seja em área urbana ou rural. A aprovação dos projetos está condicionada ao COMPLAN (Conselho Municipal do Plano Diretor).

5. SISTEMA VIÁRIO

A Lei Complementar Nº 116/2010, define a hierarquização das vias do Município de Nova Andradina. Através desta Lei, é possível observar como o Município classifica suas vias em eixos principais, vias estruturais, coletoras, vias de serviço, vias locais e ciclovias, são elas:

- **Eixos principais:** fazem ligação entre regiões da cidade com as rodovias intermunicipais, apropriadas para veículos de grande porte, determinadas vias possuem horário de carga/descarga:
 - Avenida Antônio Joaquim de Moura Andrade;
 - Avenida Eurico Soares Andrade.
- **Vias estruturais:** vias internas da malha urbana que tem capacidade de suporte para usos de médio e grande porte:

- Avenida Pastor Júlio Ferreira de Alencar;
 - Avenida Alcides Menezes Farias;
 - Avenida José Heitor Almeida;
 - Estrada Municipal Gracindo Abílio Lourenço;
 - Avenida André Loyer;
 - Avenida Ivinhema;
 - Avenida Rio Brilhante;
 - Rua Antônio Duarte.
- **Vias coletoras:** vias que tem por objetivo a distribuição do tráfego proveniente ou destinado a outras vias e oferecerem a possibilidade de usos não habitacionais nos bairros, desviando a concentração de comércios e serviços nas áreas centrais da cidade.
 - **Vias de serviços:** as vias de serviços são aquelas vias internas da malha urbana que fazem ligação com outras vias de igual ou maior porte, facilitando o escoamento e o fluxo de veículos da cidade. São as vias com potencial para usos não residenciais.
 - **Vias locais:** são vias de uso prioritariamente residencial, podendo haver uso não residencial com clientela que envolva reduzida demanda de veículos e pessoas.
 - **Vias para ciclovias:** são as ruas, avenidas ou outras vias, com dimensão de caixa onde as ciclovias ou ciclofaixas são implantadas e o fluxo de ciclistas é preferencial ao de veículos, podendo estes últimos fazer uso das mesmas, porem a baixa velocidade.

A dimensão das vias urbanas consta na **Lei complementar nº 145/2012**, a qual alterou a **Lei complementar nº 116/2010** e fixou as dimensões mínimas

em 2,50 m para as calçadas, 12,0 m para as vias estruturais, 8,0 m para as vias coletoras, de serviços e 7,0 m para as vias locais, sendo 2,50 m para ciclovias.

A **Lei nº 1174/2013**, alterada pela **Lei nº 1216/2014** dispõe sobre a circulação de veículos e a regulamentação do serviço de carga e descarga no centro comercial de Nova Andradina.

O ordenamento classifica como área comercial, os locais de concentração de estabelecimentos comerciais, formado: I - quadrante compreendido entre as Ruas Sete de Setembro e Rua São José, e da Avenida Alcides Menezes de Farias até a Avenida José Heitor de Almeida Camargo; II – Na Avenida Eurico Soares de Andrade, trecho compreendido entre a Rua Sete de Setembro e Avenida Rio Brilhante, e trecho compreendido entre a Rua São José e Avenida Ivinhema.

A operação de carga e descarga nessa região será permitida (Art. 5º) de segunda à sexta-feira de forma livre no período das 19h00 às 10h00, para veículos de 5,1 até 10 toneladas das 14h00 às 16h00. Aos sábados, horário livre a partir das 14h00.

Será tolerada a permanência por 15 minutos após o término dos horários estabelecidos neste artigo, apenas para os veículos que já estiverem em operação de descarga.

Em se tratando de feira livre, deve ser respeitado o seguinte horário (Art. 6º):

- I. das 19h00 de sábado às 03h00 da manhã de domingo para descarga;
- II. das 12h00 às 14h00 de domingo para carga.

Operação de carga e descarga em área de estacionamento rotativo regulamentado, implica no pagamento da tarifa, caso utilize mais de uma vaga, o valor cobrado será relativo a duas vagas.

O estacionamento de veículos de carga no perímetro urbano não poderá ser superior a duas horas, sendo também vedado o uso das vias públicas como local de guarda ou estacionamento de tais veículos.

Mediante pagamento de taxa, com requisição de 3 dias antes, será fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET para veículos que necessitem transitar na área restrita para operação de carga e descarga ou outras demais, sendo necessário que o documento seja posicionado de forma visível no painel do veículo.

Em casos especiais, eventos ou festividades, o DEMTRAN poderá estabelecer condições específicas para a circulação e estacionamento de veículos na área central da cidade.

Prevê também o ordenamento, aplicação de penalidades para aqueles que desrespeitarem as regras vigentes.

5.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A Lei Complementar Nº 238/2019, dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e Sistema Viário do Perímetro Urbano da Sede do Município e dá outras providências.

Nesse sentido, os territórios urbanos do distrito sede de Nova Andradina e do distrito de Nova Casa Verde serão disciplinados quanto ao uso e ocupação do solo, tendo como base a setorização das áreas urbanas articuladas com a do sistema viário hierarquizado, dispostos na lei de parcelamento, uso e ocupação do solo.

O zoneamento da área urbana e rural estabelecido na lei de parcelamento, uso e ocupação do solo contém divisões definidas como:

I. Uso Residencial

Composto por residências unifamiliares (única moradia) no lote ou multifamiliares (uma ou mais famílias) em um mesmo lote.

II. Uso não-residencial

São os usos comunitários, comerciais, de serviços, industriais, turísticos, agropecuários, extrativistas e outros.

III. Uso Misto

É aquele destinado para uso habitacional e comercial no mesmo lote.

O Plano Diretor de Nova Andradina também apresenta as zonas que compõem o macrozoneamento do município, como:

- I. ZEID (Zonas Especiais de Interesse Difuso) – Urbano e Rural
- II. ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social)
- III. ZEIU (Zonas Especiais de Interesse Urbanístico)

Além dessas, são realizadas divisões das zonas referentes ao perímetro urbano. De acordo com o plano diretor são 11 zonas com diferentes parâmetros de ocupação, são eles:

- I. ZEU (Zona de Expansão Urbana)
- II. ZC (Zona Central)
- III. ZC1 (Zona Comercial 1)
- IV. ZC2 (Zona Comercial 2)
- V. ZI1 (Zona Industrial 1)
- VI. ZI2 (Zona Industrial 2)
- VII. ZRBD (Zona Residencial de Baixa Densidade)
- VIII. ZRMD (Zona Residencial de Média Densidade)
- IX. ZRAD1 (Zona Residencial de Alta Densidade 1)
- X. ZRAD2 (Zona Residencial de Alta Densidade 2)
- XI. ZIA (Zona de Interesse Ambiental)

Cada uma dessas áreas apresenta diferentes parâmetros, como os usos permissíveis, taxas de ocupação do solo, taxas de permeabilidade, coeficientes de aproveitamento e gabarito, afastamentos e dimensionamentos dos lotes.

No que tange o distrito de Nova Casa Verde, a Lei Complementar nº 237/2019, cita que a área se caracteriza como uma Zona Especial de Interesse Urbanístico (ZEIU 2). De acordo com a descrição estas são áreas que necessitam de readequações urbanísticas ou diretrizes para implantação de novas vias urbanas para o perfeito funcionamento do sistema viário municipal.

5.2 LEIS AMBIENTAIS

A lei municipal nº 705/2008 passou por alterações em 2017 através da Lei Municipal Nº 1426/2017, onde foram realizadas atualizados e modificados diversos artigos, essa lei tem por objetivo:

Lei Municipal nº 705/2008 – Dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente do Município de Nova Andradina, disciplina o licenciamento ambiental, define infrações administrativas ambientais, institui o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente e o Fundo Municipal de Meio Ambiente, e dá outras providências.

Em Nova Andradina há somente 02 (duas) leis referentes às questões ambientais, sendo uma com disposições gerais referente ao ambiental e há a lei municipal nº 1534/2019 que aborda o corte e a poda das árvores do município.

Lei Municipal nº 1534/2019 – Dispõe sobre a regulamentação do corte e da poda de vegetação de porte arbóreo, existente no território urbano do município de Nova Andradina – MS e dá outras providências.

Quanto a legislação ambiental estas são as únicas leis disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de Nova Andradina, embora exista termo de cooperação entre o município e a IMASUL esta não se configura como lei.

6. LEIS QUE TRATAM DE ORIENTAÇÕES GERAIS DO ESTADO

6.1 LEIS DE LICITAÇÃO

Conforme a **Lei Federal Nº 14.133/2021** são estabelecidas normas gerais de licitação e contratação para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Estados e dos Municípios.

Em 2023, o município de Nova Andradina regulamentou processos auxiliares referentes as licitações e contratações regidas pela lei supracitada por meio do **Decreto nº 3.155/2023**, onde dispõe sobre:

- I. Credenciamento;
- II. Pré-qualificação;
- III. Procedimento de manifestação de interesse;
- IV. Sistema de registro de preços;
- V. Registro Cadastral;

7. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO MUNICÍPIO

7.1 DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO JARI

Através da Lei Nº 295/2001* foi criado o Departamento Municipal de Trânsito – DEMTRAN e a Junta de Recursos de Infrações – JARI do Município de Nova Andradina.

Na atual configuração, de acordo com o artigo 17, IV, item b 2, o Departamento Municipal de Trânsito consta na estrutura da Secretaria Municipal de Infraestrutura.

O DEMTRAN, dentro das competências previstas no ordenamento, exerce as funções de órgão executivo de trânsito do Município, bem como presta o apoio para o funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI.

* Realizamos inúmeras pesquisas e termos diversos para obter acesso aos termos da Lei Nº 295/2001, infelizmente as consultas retornam com outros ordenamentos sem relação com o tema.

8. RESUMO LEGISLAÇÃO – TRÂNSITO E TRANSPORTES

Lei Nº 1.802/2016 – Institui no âmbito do Município de Nova Andradina/MS, o mês Maio Amarelo, dedicado às ações preventivas de conscientização para a redução de sinistros de trânsito; Auto explicativo os termos do ordenamento.

Lei Nº 436/2004 – Altera o anexo I da Lei Nº 295/2001, que dispõe sobre a implantação do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte de Nova Andradina – DEMTRAN e dá outras providências;

Lei Nº 435/2004 – Altera a redação da alínea c do artigo 12, da Lei Nº 295/2001, Lei essa que dispõe sobre a implantação do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte de Nova Andradina – DEMTRAN, cuja alínea já havia sido modificada pela Lei Nº 405/2003;

Lei Nº 295/2001 – Dispõe sobre a implantação e estruturação do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte de Nova Andradina – DEMTRAN, criado através do artigo 11, inciso XVII da Lei Nº 256/2001 e criação da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e dá outras providências;

Lei Nº 16/1993 – Dispõe sobre autorização ao Executivo municipal a doar uma área de terreno ao DETRAN.

Lei Nº 1646/2021 – Criação de programa de transporte de calcário dolomítico aos produtores rurais do Município;

Visa dar apoio e incentivo para os produtores rurais da cidade, para beneficiar a produção agrícola, geração de renda no campo.

Lei Nº 1103/2013 – Autoriza o auxílio transporte para tratamento fora do domicílio do paciente do SUS.

Fica autorizado o auxílio quando esgotados os outros meios de tratamento no Município, desde que a renda familiar per capita seja igual ou menor a um salário mínimo vigente.

Mediante apresentação de laudo médico emitido pelo SUS, rede básica do Município de Nova Andradina.

O auxílio se dará através de três modalidades: I. Veículo fornecido para remoção pela Secretaria da Saúde do Município; II. Veículo contratado pela Administração; III. Combustível fornecido em estabelecimento contratado pelo Município, na proporção de um litro para cada oito quilômetros.

Lei Nº 1543/2019 – Autoriza o transporte de bens móveis e serviços imprescindíveis de infraestrutura urbana em casos de moradias em situação precária.

Para ter direito ao benefício a renda familiar mínima per capita não superior a 1/3 do salário mínimo.

Também pode abranger vítimas de incêndios ou eventos naturais imprevisíveis, desde que a renda per capita não seja superior a 2/3 do salário mínimo vigente.

A acomodação dos bens, desmontagens, montagens, carga e descarga ficarão a cargo do requerente.

O benefício não abrange quem possui mais de um lote, urbano ou rural, com residência ou não, mesmo fora da área do Município.

Lei Nº 1484/2018 – Estabelece o auxílio transporte para estagiários não obrigatórios em órgãos da Administração Pública;

Os valores dispensados para concessão dos benefícios, serão provenientes de dotações orçamentárias próprias de cada órgão ou entidade da Administração Pública.

Lei Nº 1445/2018 – Estabelece auxílio transporte para pacientes domiciliados em Nova Andradina não atendidos pelo SUS;

Lei Nº 879/2010 – Autoriza a implantação do transporte coletivo e disciplina suas atividades;

Lei Nº 826/2009 – Altera a lei Nº 514/2005 que dispõe sobre a permissão do transporte individual mototáxi;

Lei Nº 539/2005 – Altera a Lei Nº 514/2005 que dispõe sobre o mototáxi;

Lei Nº 224/2000 – Dispõe sobre a permissão do transporte individual mototáxi e dá outras providências;

Lei Nº 144/1968 – Autoriza demarcar ponto de táxi;

Lei Nº 156/1969 – Autoriza demarcar ponto de táxi;

Decreto Nº 2123/2018 – Fixa a tarifa do serviço de táxi.



Eng^a Barbara Andrea Marchesini
Responsável Técnica
CREA/PR 72043/D