



MENSAGEM Nº 024/2025

Ao Ilustríssimo Senhor Presidente da Câmara de Vereadores de São Lourenço da Mata/PE

Sr. Leonardo Barbosa

Prezado Senhor Presidente,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para apreciação dessa Colenda Câmara Municipal, o incluso Projeto de Lei que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PLANMOB/SLM.

A presente proposição encontra respaldo na Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e atribui aos municípios o dever de planejarem e executarem ações que promovam um sistema de mobilidade eficiente, seguro, sustentável e acessível.

O projeto em questão visa consolidar, no âmbito municipal, um marco legal moderno e abrangente para o ordenamento dos deslocamentos de pessoas e bens, promovendo diretrizes e ações estratégicas para a melhoria da infraestrutura viária, priorização do transporte coletivo, incentivo à mobilidade ativa (pedestres e ciclistas), integração intermodal e inclusão social.

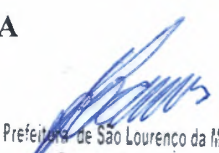
Destaca-se, ainda, que a matéria se encontra em consonância com a Lei Municipal nº 3.032/2023, que trata do Sistema de Mobilidade Urbana do Município, sendo este novo diploma um instrumento complementar e fundamental à sua plena execução e avaliação.

Dessa forma, com vistas à promoção de um modelo de mobilidade urbana mais equitativo, sustentável e alinhado às diretrizes nacionais, solicitamos a apreciação e aprovação da presente matéria por parte do Legislativo Municipal, reiterando nosso compromisso com a melhoria da qualidade de vida da população de São Lourenço da Mata.

Sem mais para o momento, renovo votos de elevada estima e consideração

São Lourenço da Mata, 03 de junho de 2025.


VINÍCIUS LABANCA
PREFEITO


Prefeitura de São Lourenço da Mata - PE
Marcelo Lannes
Procurador Geral do Município



Projeto de Lei nº 024/2025

PROJETO DE LEI Nº 024/2025

EMENTA: Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata, e dá outras providências.

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal Nº 12.587/2012, a qual define as atribuições dos municípios como sendo a de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, tem como instrumento para sua efetivação o Plano de Mobilidade Urbana;

CONSIDERANDO a necessidade de atualizar e modernizar a legislação vigente, de âmbito Municipal, visando estabelecer a Política Municipal de Mobilidade Urbana com o objetivo de promover eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano com mais qualidade, conforto, tecnologia e inovação;

CONSIDERANDO a Lei Municipal nº 3.032/2023, que dispõe sobre o Sistema de Mobilidade Urbana do Município; e,

CONSIDERANDO, finalmente, no uso legal das atribuições que lhe confere o Art. 6º, especificamente nos Incisos IV, XI e XII, da Lei Orgânica do Município,

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO DA MATA, ESTADO DE PERNAMBUCO SUBMETE A APRECIACÃO DOS VEREADORES, O SEGUINTE PROJETO DE LEI:

CAPÍTULO I DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PLANMBO/SLM, e dá outras providências.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento integrante da política de desenvolvimento urbano, e tem como objeto orientar as ações do Poder Público Municipal no âmbito do Município e da sua participação metropolitana, nos temas relativos aos deslocamentos de pessoas e bens.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral promover o acesso amplo, seguro, eficiente, sustentável, resiliente e democrático à cidade, por meio do planejamento, da organização, da sistematização da operação e da fiscalização do Sistema de



Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – SIMUR/SLM, e da regulação dos serviços de mobilidade urbana.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, e é o conjunto estruturado e coordenado de meios e serviços de transporte urbano, infraestruturas de mobilidade urbana, que garantem os deslocamentos das pessoas e bens pela cidade.

§ 1º Para efeitos desta Lei, os modos de transporte não-motorizados estão subdivididos em modos ativos de transporte, compreendendo o transporte por bicicletas e a pé, e modos de tração animal.

§ 2º Para efeitos desta Lei, os serviços de mobilidade compartilhada são caracterizados pelo uso temporário e rotativo, oneroso ou não, que permite a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo.

Seção II Das Definições

Art. 5º Para efeitos desta Lei considera-se:

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologia, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como, gestantes, obesos e idosos;

ATOR INSTITUCIONAL: Instituição pública ou privada com papel relevante na formulação, execução ou fiscalização de políticas de mobilidade urbana;

BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com segurança, controle de acesso, abrigado das intempéries, capacidade adequada à demanda, podendo ser público ou privado;

CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres, dotada de elementos construtivos de acessibilidade e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

CAPACIDADE VIÁRIA: Medida da quantidade de veículos ou pessoas que uma via pode suportar de forma eficiente e segura;

CARGA E DESCARGA: Atividades logísticas de movimentação de mercadorias realizadas em áreas específicas nas vias ou edificações;

CICLOFAIXA: Espaço destinado à circulação de ciclos (veículo de pelo menos duas rodas a



propulsão humana), contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores específicos;

CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física, amplamente sinalizada, com elementos físicos que garantam a velocidade máxima igual ou menor que 30km/h;

CICLOVIA: espaço destinado à circulação de bicicletas, segregado fisicamente da via pública de tráfego motorizado;

CORREDOR DE TRANSPORTE: via, ou sequência de vias, de mesma categoria funcional ou não, com a finalidade de otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, podendo ser exclusiva ou prioritária;

DEMANDA DE TRANSPORTE: Volume de passageiros ou cargas que precisam ser transportados em determinado local ou período;

DESLOCAMENTO URBANO: Movimento de pessoas ou bens dentro do espaço urbano por qualquer modo de transporte.

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA: Relação entre o consumo de energia e o desempenho de um sistema de transporte;

ESPAÇO VIÁRIO: Porção da malha urbana destinada à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ciclistas e pedestres;

ESTACIONAMENTO ROTATIVO: Sistema de controle de tempo e uso de vagas públicas para aumentar a rotatividade de veículos;

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA: Conjunto de elementos físicos e sinalizações que garantem segurança e funcionalidade ao deslocamento por bicicleta;

EVENTOS DISRUPTIVOS: eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;

FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS: uma ou mais faixas de rolamento destinadas à circulação exclusiva dos veículos de transporte público coletivo de passageiros regulamentados, e nos casos definidos pela autoridade de trânsito;

GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA: conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;

INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE: Conjunto de vias, calçadas, ciclovias, terminais, estações e demais equipamentos urbanos destinados ao deslocamento;



INTERMODALIDADE: Uso combinado de diferentes modos de transporte em um mesmo deslocamento;

ITINERÁRIO DO TRANSPORTE: Percurso fixo ou variável seguido por um serviço de transporte público ou privado;

LOGÍSTICA URBANA: processo de otimização das atividades de transporte, armazenagem e manuseio de cargas urbanas por operadores públicos ou privados, baseados no uso de tecnologia da informação e na mitigação das externalidades ao meio ambiente, no tráfego, na segurança viária e na demanda energética no contexto da economia de mercado;

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade;

MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

MATRIZ DE MOBILIDADE: conjunto dos diferentes modos e meios de transporte que funcionam em conjunto para permitir os deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

MEIOS DE TRANSPORTE: os veículos de propulsão humana, animal ou motorizada, que compõem cada modo de transporte, reconhecendo o caminhar como o meio de transporte fundamental do ser humano;

MOBILIDADE ATIVA: conjunto de diretrizes e ações estruturadas que reforçam a caminhada e a bicicleta como meios de transporte para os deslocamentos de pessoas e cargas, principalmente os deslocamentos rotineiros;

MOBILIDADE COMPARTILHADA: compreende os serviços de uso temporário e rotativo, onerosos ou não, que permitem a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo;

MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

MODOS DE TRANSPORTE: modalidades do deslocamento de pessoas ou cargas;

MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades/veículos que utilizam tecnologia de propulsão motorizada;

MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal para propulsão;

MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE: submodalidades que utilizam esforço humano para propulsão;

PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, em local



visível, preferencialmente delimitado e abrigado, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter as bicicletas de forma ordenada e segura;

PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

PISTA EXCLUSIVA: via onde todas as faixas de rolamento são exclusivas a um determinado modo ou serviço de transporte;

POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público e individual, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

POLO GERADOR DE TRÁFEGO: caso especial de um Polo Gerador de Viagem, definido por empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens;

POLO GERADOR DE VIAGEM: empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens, em qualquer modo de transporte, com potencial para causar impactos negativos na mobilidade urbana;

REDE DE VIAS ESTRUTURANTES: conjunto de vias, conectadas em rede, que articulam internamente os bairros do Município e, externamente, a conexão com os municípios limítrofes;

RUAS COMPLETAS: conceito que visa conceber vias que permitam o acesso seguro ao espaço público de todos os usuários de forma democrática e acessível, priorizando a segurança de pedestres e ciclistas, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

SUSTENTABILIDADE: capacidade do ser humano interagir com o mundo, preservando o meio ambiente para não comprometer os recursos naturais das gerações futuras, integrando as questões sociais, energéticas, econômicas e ambientais;

TRANSPARÊNCIA ATIVA: a divulgação proativa e com acessibilidade universal de dados por iniciativa do próprio setor público independente de requerimento;

TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte empregado na realização de viagens individualizadas, utilizando veículos particulares;

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários, frequência



e preços fixados pelo Poder Público;

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros, aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas, em veículos de até 07 (sete) lugares;

TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS - TRO: sistema de transporte coletivo de passageiros por meio de infraestrutura segregada, pagamento de tarifa desembarcado, embarque de passageiros em nível, preferencialmente com prioridade de ultrapassagem e prioridade semafórica. É comumente conhecido pela sigla BRT, do inglês Bus Rapid Transit;

TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT: veículo de mobilidade urbana para transporte coletivo de passageiros de tração automotora, que se move sobre trilhos em superfície, podendo compartilhar o mesmo leito de via com outros tipos de veículos, ciclistas e pedestres;

VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

VIA ARTERIAL: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

VIA COLETORA: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ESTRUTURANTE: são eixos viários interurbanos e entre bairros, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

VIA LOCAL: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, sendo preferenciais para pedestres;

VIA SECUNDÁRIA: vias que servem de ligação entre as vias estruturantes.

Seção III

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos



Art. 6º Política Municipal de Mobilidade Urbana, em observância ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes Princípios:

- I- acessibilidade universal;
- II- segurança nos deslocamentos das pessoas, tendo como prioridade pedestres e ciclistas;
- III- sustentabilidade da mobilidade urbana, nas dimensões social, econômica e ambiental;
- IV- desenvolvimento urbano orientado à mobilidade sustentável;
- V- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VI- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, priorizando a gestão da demanda por mobilidade sobre a oferta adicional de infraestrutura viária destinada aos veículos motorizados individuais;
- VII- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VIII- integração do planejamento da mobilidade urbana com o planejamento da ocupação e do uso do solo.
- IX- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.

Art. 7º São Diretrizes norteadoras da Política Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo àquelas da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I- promoção da segurança das pessoas, em especial dos pedestres e ciclistas;
- II- melhoria da qualidade dos sistemas e serviços componentes do Sistema de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – SIMUR/SLM;
- III- transformação para a mobilidade urbana sustentável;
- IV- gestão de excelência da mobilidade urbana;
- V- aumento da resiliência dos sistemas de mobilidade urbana;
- VI- priorização das ações voltadas para os deslocamentos não motorizados sobre os deslocamentos motorizados;
- VII- priorização das ações voltadas para o transporte público sobre o transporte individual.



Art. 8º As Diretrizes visam atingir os seguintes Objetivos, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I- reduzir a zero as mortes no trânsito;
- II- promover a segurança de pedestres e ciclistas;
- III- reduzir a quantidade e a severidade dos sinistros de trânsito;
- IV- promover a conduta cidadã na mobilidade urbana;
- V- estabelecer, gerir e fiscalizar padrões de qualidade dos serviços de mobilidade urbana;
- VI- estabelecer, gerir e fiscalizar padrões e procedimentos para implantação e manutenção da infraestrutura e dos meios de mobilidade urbana;
- VII- promover a inclusão social na mobilidade urbana;
- VIII- contribuir para o desenvolvimento das vocações econômicas e de negócios para a cidade;
- IX- reduzir as emissões de ruído, gases de efeito estufa e demais poluentes dos componentes da mobilidade urbana;
- X- transformar e otimizar a matriz energética dos sistemas de mobilidade urbana;
- XI- reduzir o consumo energético dos sistemas de mobilidade urbana;
- XII- adotar processos de planejamento da mobilidade urbana que sejam atuais tecnologicamente e acessíveis a a sociedade;
- XIII- adotar o monitoramento integrado e em tempo real das condições de mobilidade urbana;
- XIV- promover e viabilizar a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade;
- XV- estabelecer e adotar processos coordenados e planejados de preparação antecipada para a operação do SIMUR/SLM para resposta a eventos disruptivos, em especial os de origem climática;
- XVI- priorizar os projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Seção IV **Da Gestão da Mobilidade Urbana**



Art. 9º A gestão do SIMUR/SLM deverá adotar medidas de Transparência Ativa como instrumento de gestão participativa, inclusive para aqueles dados que sejam coletados por concessionárias e/ou prestadoras de serviços públicos.

Art. 10. A Lei Municipal 3.032 de 18 de dezembro de 2023, e suas regulamentações, que versa sobre o Sistema de Mobilidade no Município, ou norma posterior que venha a lhe substituir com mesmo objeto, é instrumento de gestão da mobilidade urbana de São Lourenço da Mata, sendo parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 11. O Executivo Municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, poderá adotar desenvolver ou instituir:

I- incentivo ao escalonamento de horários para o início das diferentes atividades que ocorrem no âmbito municipal;

II- incentivo às instituições privadas que adotarem estratégias de mobilidade corporativa sustentável em consonância com o disposto nesta política;

III- restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporária, de veículos motorizados, individuais ou coletivos, em locais e horários predeterminados, inclusive com a possibilidade da implantação de pedágio urbano nas áreas compreendidas como necessárias;

IV- política tarifária das vagas em vias públicas e dos estacionamentos, inclusive edifícios garagem localizados no Município;

V- definição de padrões de emissão de poluentes, com o devido monitoramento, para locais e horários determinados, condicionando o acesso e a circulação de veículos motorizados aos espaços urbanos sob controle, em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VI- tributação ou taxação sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana;

VII- segregação, física ou operacional, de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos ativos de transporte;

VIII- integração dos estacionamentos e garagens, para bicicletas e veículos motorizados, ao transporte público;

IX- regulação do uso da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

X- incentivo a parcerias público-privadas em áreas lindeiras aos corredores de transporte público coletivo, e em áreas lindeiras às respectivas estações ou terminais existentes e das que vierem a ser instaladas;

XI- promoção do ordenamento territorial voltado ao adensamento ao longo dos corredores de transporte público coletivo;



XII- captação e utilização de recursos para ampliação e melhoria do transporte público coletivo;

XIII- promoção de programas de ação voltados à mobilidade urbana;

XIV- aplicar ordem de prioridade às calçadas para receber intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XV- promoção do ordenamento territorial voltado ao adensamento populacional no entorno das estações de metrô e dos terminais integrados;

XVI- promover incentivo com publicidade sobre a priorização de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual.

CAPÍTULO II DO FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

Seção I Do Orçamento Municipal

Art. 12. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e metas definidos nesta Lei.

Art. 13. O orçamento municipal destinado à mobilidade urbana priorizará a alocação de recursos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura para pedestres, ciclistas e usuário do transporte público identificada no Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM.

Seção II Das Receitas Adicionais

Art. 14. O Executivo Municipal deve garantir parte da receita auferida pela operação dos sistemas de estacionamentos rotativos onerosos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura de pedestres e ciclistas.

Art. 15. O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano.

Parágrafo único. A receita de publicidade auferida deverá ser destinada à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

Art. 16. Executivo Municipal, mediante sua participação metropolitana e sua situação geográfica de limite com outras regiões do estado, deve promover a existência de áreas para exploração de



atividades comerciais e de serviços nas estações de metrô e nos terminais de integração, localizados no Município.

Seção III

Do Financiamento Privado da Mobilidade Urbana

Art. 17. Salvo iniciativa do Poder Público, compete aos Polos Geradores de Viagens - PGVs a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das suas rotas de acesso, na forma definida pelo Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM a ser implementado no âmbito municipal.

Seção IV

Do Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata

Art. 18. O Executivo Municipal promoverá a participação de recursos ao Fundo Financeiro de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata, instituído pela Lei 3.032/2023, para o desenvolvimento da mobilidade urbana visando preferencialmente:

- I- desenvolver infraestrutura para pedestres, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;
- II- desenvolver a infraestrutura para ciclistas; e
- III- desenvolver a infraestrutura para o usuário do transporte público coletivo.

CAPÍTULO III

DA GOVERNANÇA DA MOBILIDADE URBANA

Art. 19. O Executivo Municipal promoverá a concepção, planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção integrados, dos sistemas para pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, usuários do transporte motorizado individual e cargas urbanas, fazendo uso das estratégias contempladas pelo Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata – PlanMob/SLM, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação do uso do solo.

Seção I

Da Participação Social na Governança da Mobilidade

Art. 20. Fica criado o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes de São Lourenço– CMTT/SLM, como instrumento de participação da sociedade na governança da mobilidade urbana, sendo sua composição, estrutura de funcionamento e atribuições definidas, estabelecidas em regulamentação a ser realizada pelo Poder Executivo Municipal, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias da promulgação desta lei.



Seção II

Do Planejamento da Mobilidade Urbana

Art. 21. O planejamento da mobilidade urbana é constituído pelo planejamento integrado das infraestruturas e serviços para o pedestre, o ciclista, o usuário do transporte coletivo, o usuário do transporte individual, a carga urbana, o estacionamento e o uso do solo.

Seção III

Da Fiscalização da Mobilidade Urbana

Art. 22. O Executivo Municipal deve, diretamente ou através de parcerias, promover programas de fiscalização de segurança viária, de licenciamento dos estacionamentos e de emissões de gases de efeito estufa dos veículos motorizados, bem como do transporte de passageiros não regulamentado, além de todas as modalidades componentes do SIMUR/SLM, definidos na Lei 3.032/2023 e suas regulamentações.

Parágrafo único. Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser apresentados ou disponibilizados periodicamente ao CMTT, ou ainda disponibilizados em portal de dados abertos.

Seção IV

Da Avaliação e Aprovação de Projetos de Mobilidade Urbana

Art. 23. Para efeito desta Lei, classifica-se como Projeto Estruturante de Mobilidade Urbana a intervenção física caracterizada nos termos a seguir:

- I- construção de ponte ou passarela, para pedestres ou ciclistas, sobre rio ou canal;
- II- implantação de linhas de metrô, VLT ou BRT;
- III- implantação de linhas de teleférico;
- IV- implantação de linhas de transporte fluvial;
- V- construção de vias de trânsito rápido ou arterial;
- VI- construção de túnel, viaduto ou ponte como parte de via de trânsito rápido ou arterial;
- VII- concessão pública de edifício garagem com área de estacionamento e circulação de veículos igual ou superior a 20 mil metros quadrados;
- VIII- construção de terminais de integração multimodais;
- IX- construção de terminais de integração multimodais.

Art. 24. Os projetos estruturantes, de alcance municipal ou metropolitano com participação do



município, deverão ser apresentados ao CMTT, para que sejam socializados e desenvolvidos, de maneira integrada e de acordo com o disposto nesta Lei.

Art. 25. As novas intervenções para infraestrutura de mobilidade urbana do Município que não estiverem previstas na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana deverão ser apresentadas previamente ao CMTT.

CAPÍTULO IV DOS INDICADORES DE MOBILIDADE URBANA

Art. 26. O Executivo Municipal realizará o monitoramento do desenvolvimento e das condições da mobilidade urbana no município mediante a produção e divulgação de indicadores de desempenho.

§ 1º Os indicadores serão detalhados quanto à forma e ao conteúdo na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana.

§ 2º A divulgação dos indicadores e de sua série histórica será realizada com periodicidade anual.

§ 3º Os indicadores abordarão os seguintes temas, dentre outros:

- I - segurança viária;
- II- qualidade das infraestruturas, meios e serviços de mobilidade urbana;
- III- sustentabilidade social, econômica e ambiental da mobilidade urbana;
- IV- resiliência da mobilidade urbana;
- V- implantação e manutenção de infraestrutura de mobilidade urbana.

CAPÍTULO V DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO LOURENÇO DA MATA – PLANMOB/SLM

Seção I Do Conteúdo

Art. 27. O Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana no Município.

Art. 28. Decreto do Executivo Municipal regulamentará este Plano de Mobilidade Urbana em até 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º A regulamentação referida no caput deverá consolidar e disponibilizar os estudos,



relatórios, dados e pesquisas, os Manuais mencionados nesta Lei, e demais documentos que componham o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, além de desenvolver os temas abordados nesta Seção.

§ 2º A regulamentação referida no caput deve considerar no mínimo os seguintes temas:

- I- a visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;
- II- os diagnósticos e prognósticos do SIMUR/SLM;
- III- os indicadores de desempenho e de monitoramento;
- IV- as metas de curto, médio e longo prazo;
- V- a gestão dos dados e informações da Mobilidade Urbana do Município;
- VI- as ações emergenciais;
- VII- as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VIII- as ações para alcançar os objetivos estabelecidos por esta Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- IX- as ações voltadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braile;
- X- as ações para o desenvolvimento do transporte fluvial;
- XI- os estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;
- XII- os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;
- XIII- os padrões de qualidade dos serviços de transporte público coletivo em suas diversas escalas e modos;
- XIV- a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;
- XV- as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;
- XVI- o desenvolvimento e a aplicação de um modelo de demanda de transportes integrado ao uso do solo como instrumento de avaliação de projetos;
- XVII- a inclusão do comércio informal no planejamento da mobilidade urbana;



XVIII- a identificação e estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação de maneira clara e objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;

XIX- as estratégias de financiamento das ações previstas nesta Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XX- ações de promoção e estímulo ao uso do transporte metroferroviário.

Seção II Das Estratégias

Art. 29. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 8º desta Lei, o Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas, dentre outras:

I- a redução sistemática das velocidades máximas permitidas, inclusive com a possibilidade da implantação de zonas com velocidade reduzida;

II- a padronização sistemática do processo de obtenção de dados de sinistros e mortes no trânsito;

III- o monitoramento das ocorrências sinistros e de mortes no trânsito, consolidando e divulgando indicadores anuais;

IV- a avaliação multisetorial dos fatores que levaram às mortes;

V- a definição e divulgação de intervenções físicas e operacionais visando reduzir a quantidade e severidade dos sinistros de trânsito, e não permitir reincidência dos sinistros com vítimas fatais;

VI- a adoção do conceito de Ruas Completas nos projetos de desenho urbano realizados no âmbito do poder público e nos processos de aprovação de projetos privados;

VII- a adoção de padrões e procedimentos voltados à segurança das pessoas para requalificação de travessias de pedestres e ciclistas;

VIII- adoção de procedimentos de planejamento e gestão da circulação que priorizem a segurança de pedestres e ciclistas, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

IX- a adoção de padrões e procedimentos de implantação e requalificação de escadarias em áreas de morros, priorizando a segurança das pessoas, e o acesso ao transporte público, especialmente daquelas pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

X- a adoção de padrões e procedimentos de implantação, requalificação e ampliação de calçadas, ciclovias e faixas exclusivas para uso do transporte público coletivo de passageiros que levem em consideração as necessidades de pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;



XI- a garantia de espaços adequados e preferenciais aos pedestres e ciclistas nas intervenções físicas ou operacionais no Sistema de Mobilidade Urbana;

XII- a priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializam a segurança na mobilidade de pedestres e ciclistas especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

XIII- a fiscalização com ênfase na promoção da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

XIV- a promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;

XV- a criação ou manutenção de grupo técnico dedicado à coleta, processamento, gestão e divulgação sistematizada dos dados relativos aos sinistros de trânsito com vítima;

XVI- o desenvolvimento e a realização de ações de educação na mobilidade nas escolas municipais, e o estabelecimento de parcerias para extensão desses projetos às escolas federais, estaduais e privadas;

XVII- o desenvolvimento e a realização de ações permanentes de educação na mobilidade nas atividades rotineiras municipais, em especial voltadas aos pedestres, as crianças, os idosos, os motociclistas, ciclistas e os jovens condutores;

XVIII- a adoção e fiscalização de padrões de qualidade de atendimento e operação para os serviços de transporte de passageiros;

XIX- a adoção de meios que possibilitem aos usuários realizarem denúncias, reclamações, comentários ou elogios sobre a qualidade dos sistemas de mobilidade em tempo real;

XX- a publicidade e transparência das ações tomadas pelo Poder Público Municipal, em resposta às ações fiscalizatórias, recebidas nos meios compartilhados de fiscalização;

XXI- a adoção e divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade urbana;

XXII- o desenvolvimento de programa de manutenção viária, considerando integralmente todos os espaços componentes do sistema viário;

XXIII- a promoção da acessibilidade universal, mediante a definição e implantação de Rotas Acessíveis, interligando os corredores de transporte público coletivo com os polos de empregos, educação, saúde, cultura e lazer;

XXIV- a promoção da otimização e adequação da frota de veículos de transporte público coletivo, aos requisitos de acessibilidade universal e conforto condizentes com as condições climáticas do Município;

XXV- a realização de estudos e projetos buscando financiamentos das infraestruturas de



mobilidade ativa e dos sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade;

XXVI- a adequação do ordenamento territorial e da mobilidade urbana, no sentido de gerar centralidades que proporcionem o adensamento de atividades e a concentração da oferta de comércio e serviços, nas áreas lindeiras às estações e terminais do sistema de transporte público coletivo de média e alta capacidade;

XXVII- promover a Logística Urbana considerando as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

XXVIII- o planejamento e a realização de ações que visem ao aumento da participação dos modos ativos de transporte, e do transporte público coletivo na matriz de mobilidade;

XXIX- o planejamento e a realização de ações que visem a redução da participação do transporte individual motorizado na matriz de mobilidade;

XXX- a adoção de política de estacionamentos que priorize a redução das vagas em vias públicas e o aumento da rotatividade das vagas existentes;

XXXI- o incentivo à introdução de veículos elétricos e de outras matrizes energéticas e suas infraestruturas de apoio nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros;

XXXII- o incentivo às iniciativas de utilização de veículos elétricos e de outras matrizes energéticas e suas infraestruturas no transporte individual de passageiros;

XXXIII- a introdução dos modos ativos e de veículos elétricos de baixa potência e de outras matrizes energéticas, e suas respectivas infraestruturas de apoio, complementarmente aos sistemas de transporte público coletivo;

XXXIV- as iniciativas de utilização dos modos ativos de transporte e veículos elétricos de baixa potência e de outras matrizes energéticas e suas infraestruturas pelo setor privado;

XXXV- o aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens, adotando padrões de avaliação de impactos, condicionando sua implantação e operação à mitigação dos impactos e à existência de adequada capacidade de suporte da infraestrutura urbana;

XXXVI- a sistematização, padronização e divulgação dos estudos necessários e do processo de aprovação de projetos de mobilidade urbana;

XXXVII- a adoção, e divulgação, de padrões operacionais mínimos a serem exigidos para aprovação de projetos de implantação, requalificação e manutenção de infraestruturas de mobilidade urbana;

XXXVIII- a utilização de protocolos e formatos não-proprietários nos sistemas de tecnologia da informação contratados pelo Executivo Municipal;



XXXIX- a promoção da atualização periódica das bases de informações disponibilizadas à sociedade por meio dos canais de dados abertos municipais;

XL- o desenvolvimento de um programa tecnológico e operacional, para coleta e processamento de dados de mobilidade em tempo real e de forma automática, disponibilizando à população dados, resultados e indicadores;

XLI - a adoção de medidas para disponibilizar ao poder público e à sociedade dos dados de utilização aos diversos sistemas de mobilidade baseados em plataformas eletrônicas;

XLII- a atualização tecnológica do sistema de controle semafórico incorporando princípios responsivos de ajuste em tempo real, que possibilite a rápida e segura travessia dos pedestres, o fluxo contínuo de ciclistas e a previsibilidade dos horários do sistema de transporte público coletivo;

XLIII- a adoção de soluções tecnológicas para atendimento das demandas do Município para o monitoramento e a gestão da mobilidade urbana;

XLIV- o estabelecimento de parcerias de pesquisa e desenvolvimento com universidades e instituições de pesquisa, visando soluções específicas para o monitoramento e a gestão da mobilidade urbana;

XLV- o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de planos de resposta a eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

XLVI- o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de procedimentos operacionais, a serem realizados mediante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

XLVII - a definição de sistema de monitoramento e alerta, baseado nos diferentes níveis de impacto, previstos e ocorridos em decorrência de eventos disruptivos, que permita o acionamento paramétrico de planos de resposta e procedimentos operacionais especiais nos sistemas de mobilidade urbana;

XLVIII- o desenvolvimento de programa de mobilidade resiliente, contemplando a identificação e mensuração dos impactos esperados em decorrência dos eventos disruptivos já previstos, e a identificação, mediante estudos de vulnerabilidade, de intervenções físicas necessárias na infraestrutura de mobilidade existente;

XLIX- o desenvolvimento e a adoção de diretrizes construtivas adequadas para a garantia da operação dos sistemas de mobilidade urbana, a serem incorporadas pelos futuros projetos de infraestruturas de mobilidade;

L- a possibilidade da definição do escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas, como meio de melhor distribuir a demanda por deslocamentos ao longo do dia.



Seção III

Das Políticas Setoriais de Mobilidade Urbana

Art. 30. O desenvolvimento de projetos, ações, intervenções físicas e operacionais no Município, de iniciativa do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, ou do Setor Privado, inclusive aqueles em andamento ou em planejamento, devem observar as Políticas Setoriais na forma disposta nesta Lei.

Subseção I

Da Política Setorial da Segurança Viária

Art. 31. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os pedestres e os ciclistas, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências, são as pessoas em condição de maior vulnerabilidade da mobilidade urbana e devem receber tratamento prioritário nos projetos e ações de mobilidade urbana.

Art. 32. O projeto, a implantação e requalificação de travessias de pedestres devem atender às diretrizes e especificações construtivas e operacionais estabelecidas no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Parágrafo único. O Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e deverá ser desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 33. As vias arteriais e coletoras devem possuir faixa de travessia de pedestres nas aproximações das interseções conforme definições do Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Art. 34. Os limites de velocidade nas vias do Município devem ser iguais ou inferiores às velocidades estabelecidas neste artigo de acordo com a respectiva classe hierárquica da via:

I- vias de trânsito rápido: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);

II- vias arteriais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

III- vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

IV- vias locais: 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

§ 1º A velocidade máxima de vias em trechos de ciclorrotas é de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), independentemente da classe hierárquica da via.

§ 2º O limite de velocidade das vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, deve ser



fiscalizada permanentemente preferencialmente de forma eletrônica, sendo prioritária a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.

§ 3º Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob responsabilidade do Município devem manter operação em tempo integral.

§ 4º Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 35. Objetivando a segurança viária, o Executivo Municipal, quando couber, deve promover ou intensificar medidas específicas, a exemplo de:

I- ações de identificação, tratamento efetivo e divulgação dos pontos do sistema viário onde forem registradas mortes no trânsito;

II- ações de fiscalização próprias e o apoio às ações de fiscalização, pelos órgãos executivos de trânsito estadual e federal, de velocidade, de alcoolemia, verificação da documentação do motorista e do veículo;

III- ações de educação para o trânsito aos condutores, ciclistas e pedestres, incluindo ações pedagógicas específicas nas instituições de ensino em todos os níveis;

IV- demarcar, ou autorizar a demarcação, de espaço na faixa de rolamento para a passagem dos pedestres, inclusive pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, sempre que haja necessidade de ocupação do passeio, ou mesmo na própria calçada, devido à realização de obra no lote ou na calçada, por agente público ou privado;

V- condicionar a aprovação e o licenciamento de novos projetos à garantia dos padrões mínimos de largura de calçada;

VI- desenvolver parcerias entre o poder público e as entidades privadas para capacitação periódica dos trabalhadores e das trabalhadoras do sistema de mobilidade visando à construção de um ambiente mais seguro e pacífico no trânsito;

VII- desenvolver ações de conscientização sobre segurança viária.

Subseção II

Da Política Setorial de Pedestres

Art. 36. A caminhada é o meio e o modo de transporte fundamental do ser humano e a base da mobilidade urbana.

Parágrafo único. A caminhada deve ser promovida e incentivada para todos os deslocamentos, com ênfase aos deslocamentos ao trabalho e à educação.



Art. 37. O poder público, os concessionários e permissionários de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas de pedestres:

I- as infraestruturas de mobilidade urbana, de uso do pedestre, contemplam os largos, as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, passarelas, pontes, túneis, vias pedestrianizadas e as travessias de pedestres;

II- a arborização, iluminação e sinalização para pedestres, são partes obrigatórias e indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de calçadas e passeios, tanto para fins de contratação e desenvolvimento de projetos básicos e executivos, quanto para contratação de serviços para execução das obras;

III- as faixas de pedestre deverão ser, sempre que possível, dotadas de iluminação, vinculada ao tempo de verde para pedestres, quando tiverem semáforos;

IV- o projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem permitir o atendimento dos fluxos de pedestres existentes, assim como os estimados para curto e médio prazos;

V- os projetos, a implantação, requalificação e reconstrução de pontes, viadutos, passarelas, túneis, trincheiras e demais elementos de transposição de obstáculos físicos, naturais ou não, devem permitir espaço destinado ao pedestre, segregado do espaço destinado aos veículos motorizados, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres;

VI- o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de áreas de preservação histórica, devem permitir espaços destinados ao pedestre, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

VII- o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de infraestruturas dedicadas ao pedestre devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM;

VIII- a manutenção e/ou implantação de arborização é obrigatória nos projetos de recuperação de calçadas, passeios e pavimentação viária;

IX- o projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem permitir o atendimento dos fluxos de pedestres existentes, assim como os estimados para os horizontes futuros de curto e médio prazos.

Art. 38. O Executivo Municipal deve assumir, progressivamente, a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estruturante e histórico do Município.



Subseção III Da Política Setorial de Ciclistas

Art. 39. A bicicleta é um meio de transporte, de promoção da saúde pública, da inclusão social, do esporte e do lazer.

§ 1º Os serviços de compartilhamento de bicicletas podem ser utilizados como um modo auxiliar do transporte público coletivo.

§ 2º O uso da bicicleta deve ser promovido e incentivado para todos os deslocamentos, com ênfase nos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 40. O poder público, os concessionários e permissionários de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas para os ciclistas:

I- as infraestruturas dedicadas ao ciclista contemplam as ciclovias, as ciclofaixas, as ciclorrotas e as respectivas interseções com a infraestrutura viária não dedicada;

II- a implantação da infraestrutura cicloviária deve buscar a segurança dos ciclistas, priorizando a formação de rede contínua, de implantação progressiva, de forma que não sejam implantados trechos isolados;

III- os paraciclos e os bicicletários são equipamentos complementares importantes da infraestrutura para o ciclista, devem ser contemplados nos projetos de infraestrutura cicloviária e de transportes públicos coletivos de média e alta capacidade;

IV- a arborização, a iluminação e a sinalização para ciclistas são indispensáveis nos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de ciclofaixas e ciclovias;

V- a implantação da rede cicloviária pelo Executivo Municipal priorizará os trechos indicados por este Plano de Mobilidade Urbana, em compatibilização com o disposto no Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

VI- o projeto, a implantação, a requalificação e a reconstrução da infraestrutura cicloviária devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM e do Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

§ 1º O Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

§ 2º A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM deve definir as diretrizes para integração dos sistemas de compartilhamento de bicicletas ao transporte público coletivo.



Art. 41. Em áreas comerciais, educacionais, de saúde, de serviços ou de grande atratividade de pessoas, o Executivo Municipal deve regulamentar a implantação por particulares de paraciclos em via pública.

Art. 42. Os serviços de compartilhamento de bicicleta devem utilizar padrão único de conexão entre a bicicleta e a estação, permitindo a interoperabilidade entre os sistemas.

Parágrafo único. Outros serviços de compartilhamento que adotem novas tecnologias serão regulamentados pelo Executivo Municipal quando oportuno, considerando os princípios, diretrizes e objetivos desta Lei.

Art. 43. O Executivo Municipal deve disponibilizar paraciclos de uso e acesso público nos equipamentos públicos de lazer, esportes, cultura, educação e saúde, localizado na área interna do lote.

Art. 44. Os serviços de compartilhamento de bicicletas devem buscar a integração com Polos Geradores de Viagens - PGVs, estabelecendo parcerias para o posicionamento de estações nas áreas internas ao lote destes empreendimentos, ou posicionando-as nas áreas públicas próximas aos acessos dos PGVs.

Art. 45. Os terminais de integração e as estações de metrô devem disponibilizar bicicletários de uso público e acesso controlado, garantindo a segurança das bicicletas ali estacionadas.

Parágrafo único. A operação dos bicicletários referidos no caput pode ser vinculada ao uso do transporte público coletivo e aos serviços de apoio ao ciclista, bem como aos usos comerciais que contribuam com a viabilidade financeira da operação.

Art. 46. Os sistemas de transporte público coletivo, de média e alta capacidade, devem ser progressivamente adaptados para o transporte embarcado de bicicletas permitindo acesso e espaço embarcado adequado, a ser utilizado pelos ciclistas nos horários de "entre-pico" da demanda.

Subseção IV **Da Política Setorial do Transporte Público Coletivo**

Art. 47. O transporte público coletivo é o elemento estrutural da mobilidade urbana do Município, ao qual, todos os demais modos de transporte devem estar conectados, integrados e coordenados.

Parágrafo único. O uso do transporte público coletivo deve ser promovido e incentivado pelo Executivo Municipal para todos os deslocamentos, com ênfase no acesso ao trabalho, saúde e à educação.

Art. 48. O Executivo Municipal, inclusive nos seus posicionamentos junto ao Consórcio de Transporte Metropolitano - CTM, deve priorizar o desenvolvimento de estudos e projetos para



a implantação de faixas exclusivas de ônibus no sistema viário estruturante do Município, conectando as áreas de grande atratividade de viagens com os terminais de integração e as estações dos sistemas de média e alta capacidade.

Art. 49. O Executivo Municipal, através do Órgão Gestor do SIMUR/SLM, deve priorizar a implantação, hierarquização, cordenação, operação e circulação de um sistema integrado de transporte público coletivo de passageiros, notadamente por ônibus, inclusive o complementar, se for o caso, trilhos, fluvial e teleférico, em caráter preferencial, em relação ao transporte motorizado individual.

Art. 50. O Executivo Municipal, por sua representação metropolitana deve considerar as seguintes diretrizes referentes ao transporte público coletivo:

I- a promoção da implantação e manutenção de paradas de ônibus adequadas às dimensões dos tipos de veículos em operação na parada, que permita a acomodação da demanda de passageiros em espera, e a adequada operação de embarque/desembarque, além do acesso à plataforma elevatória veicular;

II- as paradas de ônibus e os equipamentos que as sinalizam devem ser preservados e só deverão ser remanejados ou removidos em casos excepcionais, sendo condicionada, a sua realocação, à viabilidade do novo local proposto;

III- as modificações e adequações nas paradas de ônibus, quando solicitadas por iniciativa privada, devem ser avaliadas mediante de Estudo de Impacto sobre os Transportes, ficando sua aprovação condicionada ao parecer conjunto do Executivo Municipal e do CTM, sendo os estudos, projetos e execução física da alteração às expensas do solicitante;

IV- a implantação de baias de embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo deve seguir as diretrizes do Manual de Calçadas do Município, parte integrante do PLANMOB/SLM e sua implantação está condicionada à aprovação conjunta do Executivo Municipal e do CTM;

V- as vias e as paradas de ônibus com demanda superior a 15.000 (quinze mil) passageiros/dia, devem ser priorizadas quanto às ações de segurança e conforto dos usuários durante a operação de transbordo;

VI- o processo de planejamento e avaliação de projetos deve ser realizado de forma integrada, contemplando simultaneamente todos os subsistemas de transporte público coletivo, bem como o pedestre e o ciclista;

VII- a operação dos serviços de transporte público coletivo que atenda à população do Município deve seguir os parâmetros definidos nesta Lei e na Lei 3.032/2023 e suas regulamentações;

VIII- promover a implantação, manutenção e o gerenciamento do sistema de monitoramento dos veículos, integrantes dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, permitindo o acompanhamento, em tempo real das programações dos serviços concedidos ou



permitidos;

IX- o sistema de monitoramento dos veículos, dos sistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deve identificar desvios com relação ao atendimento programado da operação e suas discrepâncias operacionais, dando publicidade aos desvios identificados;

X- a operação dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve ser condicionada à sua adesão ao sistema de monitoramento adotado no Município;

XI- a remuneração dos operadores do transporte público, concessionários e permissionários, vinculados contratualmente ao município, deve observar premissas definidas na Lei Federal nº 12.587/2012;

XII- o Órgão Gestor do SIMUR/SLM deve adotar estratégias de remuneração dos permissionários e concessionários do transporte público coletivo, que vinculem uma parte da remuneração à inclusão dos respectivos veículos no sistema de monitoramento sob gestão do poder público;

XIII- adotar política de remuneração de concessionários e permissionários baseada em Planilha de Custos Operacionais, levando em consideração os custos globais da operação do sistema de transporte público coletivo ponderados pelo atendimento à demanda prevista para a linha e por fatores de qualidade;

XIV- adotar procedimentos de transparência ativa para divulgação da Planilha de Custos Operacionais e da Receita Operacional, divulgando, inclusive, suas séries históricas, em portal de internet específico para acesso público, sem necessidade de registro prévio, e atualizando-as anualmente;

XV- os canais de atendimento e denúncia para a população devem ser disponibilizados, possibilitando o contato por ligações telefônicas, via linha fixa e móvel, serviço de mensagens instantâneas por aplicativo de celular, formulário específico na internet, e pessoalmente no órgão responsável;

XVI- a integração temporal nas linhas que atendem ao Município deve ser realizada progressivamente, mediante reestruturação e otimização da Rede de Transporte Público Coletivo, permitindo a interoperabilidade com o sistema metropolitano;

XVII- os contatos recebidos pelos canais de atendimento devem ser unificados, divulgando-se proativamente os resultados mensais de acompanhamento dos contatos;

XVIII- as paradas de ônibus deverão ser dotadas de QR Code ou outra forma de sistema tecnológico que possibilitem ao usuário obter informações a respeito das linhas que atendem aquela parada, bem como as previsões de chegada dos veículos.

XIX- os serviços digitais oferecidos aos passageiros de transporte coletivo tais quais: informações sobre itinerários, reclamações, recarga de cartão de passagem, dentre outros, deverão ser disponibilizados sem plataforma digital da Prefeitura.



Parágrafo único. O Executivo Municipal, no que couber, poderá dispor sobre os indicadores e critérios de avaliação, a serem utilizados na seleção de alternativas de projetos de transporte público coletivo que atendam à população do Município.

Art. 51. O Executivo Municipal deve promover a utilização do modal fluvial para o transporte coletivo e individual de passageiros como alternativa ou complemento do transporte terrestre.

Subseção V **Da Política Setorial do Transporte de Carga**

Art. 52. O desenvolvimento e aplicação da Logística Urbana pelo setor público e privado, deve ser promovido pelo Executivo Municipal, para o transporte, armazenagem e operações de carga e descarga no ambiente urbano da cidade.

Art. 53. O Executivo Municipal promoverá o desenvolvimento dos serviços de transporte urbano sustentável de cargas, inclusive da coleta de resíduos, mediante a regulamentação:

- I- dos padrões veiculares para as atividades de carga urbana, inclusive de emissões de poluentes e ruído;
- II- dos horários de circulação dos veículos de carga urbana;
- III- dos horários de operação de carga e descarga em espaço público;
- IV- dos critérios de implantação de vagas de carga e descarga nas vias públicas;
- V- dos critérios de exigência de área de carga e descarga em empreendimentos privados e prédios públicos;
- VI- do porte adequado dos veículos de carga para circulação na malha viária urbana, considerando as características do sistema viário e do uso do solo;
- VII- do controle da circulação de cargas perigosas;
- VIII- da promoção do uso de bicicletas para distribuição urbana de cargas, mediante a provisão de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 54. O Executivo Municipal deve disponibilizar na internet as informações sobre a regulamentação de operação de transporte de carga para cada área do Município.

Art. 55. Considera-se, para efeitos desta Lei, como Corredor Logístico, a via que representar o acesso principal entre o sistema rodoviário intermunicipal e as áreas logísticas estratégicas do Município.



Parágrafo único. Os projetos, a implantação, a requalificação e a reconstrução de infraestruturas viárias, inclusive para implantação de sistemas de transporte de passageiros, nos Corredores Logísticos do Município devem permitir as condições físicas, operacionais e geométricas, necessárias à circulação de veículos de carga.

Subseção VI

Da Política Setorial Dos Polos Geradores de Viagens

Art. 56. Os Polos Geradores de Viagens - PGV devem promover a caminhada e o uso da bicicleta como modo de transporte desejável para o acesso de seus funcionários, estudantes, colaboradores ou clientes.

§ 1º Fica definido como Polo Gerador de Viagens - PGV, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade que tenham potencial para:

I- interferir na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias, no trânsito e na operação do transporte público prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;

II- atrair ou produzir grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno;

III- interferir no tráfego das vias públicas que dão acesso ao empreendimento.

§ 2º Os PGVs devem disponibilizar infraestruturas de apoio ao pedestre e ao ciclista, de acordo com o seu tipo de uso e porte.

§ 3º Os tipos de infraestruturas de apoio a serem exigidas, em função do tipo de uso e porte do PGV, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

§ 4º A classificação, o processo de quantificação, e a forma de avaliação das externalidades negativas, decorrentes das operações industriais, comerciais e de serviços dos PGVs, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Art. 57. Fica definido como Polo Gerador de Tráfego - PGT, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade, que apresente um total de área destinada ao estacionamento e circulação de veículos motorizados igual ou superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados) para uso habitacional e 2.500 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) para usos não-habitacionais.

§ 1º Os PGVs são também classificados como Polos Geradores de Tráfego - PGT, quando existir alto potencial de geração de viagens motorizadas.

§ 2º Os PGTs que também se enquadrem como empreendimento de impacto, na forma da legislação municipal vigente, devem apresentar Estudo de Tráfego como parte integrante de seu



Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

Art. 58. Os PGVs devem mitigar suas externalidades negativas operacionais, mediante a adoção de medidas objetivas de melhoria da mobilidade urbana.

§ 1º Os PGVs de uso não-habitacional, a partir da análise do Estudo de Tráfego correspondente, devem adotar as seguintes medidas:

- I- a disponibilização de um conjunto de paraciclos de acesso e uso público para clientes;
- II- a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado com capacidade compatível com o porte do empreendimento;
- III- a implantação de vestiários com chuveiros para atendimento dos funcionários ou alunos, especialmente nos prédios do serviço público municipal, estadual e federal;
- IV- a implantação de baias ou áreas internas ao lote para embarque e desembarque com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV, garantindo, no caso de baias, as dimensões mínimas de calçadas, previstas no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM;
- V- as operações de embarque e desembarque dos PGVs não devem ser realizadas em via pública;
a implantação, interna ao lote, de áreas de carga e descarga, com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV que garantam as dimensões mínimas necessárias para as manobras dos veículos de carga;
- VI- a integração com o STPP, em especial com os sistemas de média e alta capacidade, garantindo junto aos órgãos competentes a operação dimensionada adequadamente à demanda gerada pelo PGV.

§ 2º Os PGVs de uso habitacional devem adotar as seguintes medidas:

- I- a disponibilização de um conjunto de paraciclos de uso público para visitantes e prestadores de serviço;
- II- a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado para moradores com capacidade compatível com o porte do empreendimento;
- III- a implantação de áreas de embarque e desembarque com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV a serem aprovadas pelo órgão gestor de trânsito, sem comprometimento das dimensões mínimas de calçadas;
- IV- a implantação de áreas de carga e descarga para mudanças e outros prestadores de serviços, com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV;
- V- a integração com o STPP, em especial para empreendimentos habitacionais populares, garantindo junto aos órgãos competentes a operação dimensionada adequadamente à



demanda gerada pelo PGV.

§ 3º A capacidade mínima de áreas de embarque e desembarque, e de áreas de carga e descarga, em função do tipo e do porte do PGV, serão definidas no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

§ 4º A capacidade e o posicionamento dos paraciclos em calçadas e em PGVs serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

§ 5º O Executivo Municipal poderá incentivar, inclusive mediante a concessão de benefícios fiscais, a implantação de novos PGVs no entorno de terminais de integração e estações de metrô.

Art. 59. O Executivo Municipal deve considerar no processo de licenciamento de novos PGVs e na expansão de PGVs existentes, inclusive quando da mudança de uso, as seguintes diretrizes referentes aos impactos na mobilidade urbana:

I- a avaliação das condições atuais e planejadas de operação dos sistemas de mobilidade urbana diretamente afetados pelo PGV, considerando as calçadas, rede cicloviária, transporte público coletivo, transporte de carga, estacionamentos internos e em via pública e a circulação viária;

II- a avaliação detalhada das demandas adicionais causadas pelo PGV nos sistemas de mobilidade urbana;

III- a avaliação do custo social, representado pelo aumento do tempo e do custo total de viagem dos usuários de todos os modos de transporte afetados;

IV- a definição de ações mitigadoras que efetivamente relacionem-se aos impactos causados pelo PGV.

Art. 60. O Executivo Municipal pode inibir ou restringir a implantação de novos PGTs ou de expansões de PGTs existentes propostos, conforme definir o Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Subseção VII

Da Política Setorial Dos Estacionamentos

Art. 61. O estacionamento é instrumento da gestão da mobilidade, e deve ser utilizado para promover o uso sustentável dos espaços públicos, lotes e edificações, visando a redução progressiva do uso dos veículos motorizados individuais.

Parágrafo único. Os estacionamentos contemplam, para efeito desta Lei, os locais de parada temporária de bicicletas, automóveis, motocicletas, veículos de carga, veículos de serviço e turismo.



Art. 62. O Executivo Municipal poderá limitar a oferta de estacionamentos de novos PGTs a serem licenciados, mediante avaliação da capacidade de suporte da rede de transporte público coletivo, da infraestrutura viária e da disponibilidade de vagas de estacionamento em via pública na área de influência direta do empreendimento.

Art. 63. O Executivo Municipal poderá promover implantação de sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública nas áreas comerciais, de educação superior, de serviços, e demais locais que se mostrarem necessários, em consonância ao disposto na Lei 3.032/2023 e suas atualizações e regulamentações.

§ 1º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública, nas áreas comerciais e de serviços, devem prever vagas ou horários específicos para veículos em operação de carga e descarga, com horários de operação compatíveis com as diretrizes de horários de circulação de veículos de carga estabelecidas para a via em questão.

§ 2º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública devem adotar estruturas tarifárias que assegurem a progressão crescente do custo horário de estacionamento a fim de atingir as taxas de ocupação e de rotatividades definidas pelo Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM.

§ 3º A taxa mínima de progressão do custo-horário e as taxas de ocupação e de rotatividades de estacionamento rotativo oneroso em via pública deve ser definida no Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM.

Art. 64. As edificações residenciais, acima de 100 (cem) subunidades habitacionais, devem garantir locais adequados para estacionamento de bicicletas e vagas de estacionamentos específicas destinadas para veículos motorizados de serviços residenciais, interna ao lote, a ser utilizada no caso de atendimento aos moradores.

Art. 65. A implantação de Edifício Garagem, seja de caráter público ou privado, será precedida de análise da infraestrutura de transporte e do uso do solo no entorno do local proposto, com base em Estudo de Tráfego a ser elaborado pelo interessado e submetido à Autoridade Municipal de Trânsito.

§ 1º Considera-se, para efeitos desta Lei, como "Edifício Garagem", a edificação cuja área destinada à oferta de vagas de estacionamento e circulação de veículos automotivos, corresponda a 50% (cinquenta por cento) ou mais da área total construída, independentemente das características operacionais ou de gestão da sua utilização.

§ 2º Estacionamentos exclusivamente no nível térreo não são considerados Edifício Garagem.

§ 3º Os edifícios garagem devem dimensionar suas áreas de armazenamento de veículos, bem como cancelas de controle de acesso, de tal forma que se garanta a internalização de filas de entrada e saída dos veículos.



§ 4º O processo de dimensionamento da capacidade mínima, correspondente aos veículos que aguardam para acessar o edifício garagem, bem como o número mínimo de cancelas de acesso, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Art. 66. Executivo Municipal incentivará a implantação de estacionamentos onerosos integrados fisicamente a terminais de integração, cuja tarifa contemple a utilização do sistema de transporte público de passageiros.

Art. 67. O Executivo Municipal coibirá a obstrução das calçadas devido ao rebaixamento de meio-fio para fins de estacionamento e acesso de veículos ao lote.

Art. 68. O estacionamento em via pública de ônibus de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Executivo Municipal.

Seção IV

Do Desestímulo ao Uso do Veículo Motorizado Individual

Art. 69. O Executivo Municipal adotará medidas para promover a progressiva redução do uso dos veículos motorizados individuais, paralelamente às ações de promoção do uso do transporte público coletivo e do transporte ativo, propiciando a integração entre os diversos modos de transporte, e priorizando a melhoria e a expansão da infraestrutura da rede de calçadas, da rede cicloviária e do transporte coletivo de média e alta capacidade.

Art. 70. As áreas destinadas ao estacionamento em vias coletoras devem ser progressivamente substituídas por alargamento de calçadas, implantação de rede cicloviária ou de faixas exclusivas de ônibus, mediante estudo técnico que justifique a opção.

Art. 71. As vias locais em áreas de reconhecido caráter histórico, de uso predominantemente comercial ou de serviços, devem ser progressivamente pedestrianizadas, preservando o acesso de bicicletas e, em horários específicos, o acesso aos veículos de serviço e de carga.

Art. 72. As áreas de estacionamento em vias locais, no entorno de instituições de ensino fundamental e médio, devem ser progressivamente convertidas em Zonas de Pedestres, alargando as calçadas e implantando áreas exclusivas de embarque e desembarque, com prioridade para o transporte escolar.

Art. 73. As travessias de pedestres em vias locais que façam parte de rotas de acesso a instituições de ensino, hospitais, prédios públicos com atendimento à população, equipamentos culturais e a pontos de interesse turístico, devem ser progressivamente requalificadas implantando plataformas elevadas de travessia, em conjunto com a respectiva sinalização horizontal e vertical.

Art. 74. O Executivo Municipal poderá realizar ações periódicas ou permanentes de desestímulo do uso de automóveis e motocicletas mediante:

u



- I- restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em vias públicas para circulação exclusiva de pedestres e ciclistas, inclusive em dias úteis, no horário comercial;
- II- operação de rede de ciclofaixas temporárias em dias úteis, em período adequado à utilização de bicicletas para o deslocamento até o trabalho e de volta à residência, saúde e educação;
- III- restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em áreas específicas, podendo limitar tal restrição a combinações de Algarismos das placas dos veículos, matriz energética ou tipo de combustível;
- IV- restrição temporária ou permanente, mediante pagamento de tarifa, para o acesso a áreas específicas, mediante uso de fiscalização eletrônica automatizada;
- V- intensificação de fiscalização de estacionamento irregular em áreas específicas, principalmente em dias úteis, no horário comercial.

Seção V **Dos Dados de Mobilidade Urbana**

Art. 75. Os operadores de serviços de mobilidade urbana devem produzir e disponibilizar dados operacionais, com a finalidade de fomentar o desenvolvimento de sistemas inovadores de planejamento e apoio ao cidadão, bem como de construir um ambiente de transparência e foco nas pessoas.

Art. 76. A produção de dados sobre a utilização e a oferta, pública ou privada, dos sistemas, meios e serviços de mobilidade urbana no município é obrigatória e condicionante para a respectiva operação.

Art. 77. A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica, de velocidade ou de avanço de sinal, pelo Município, devem incluir preferencialmente em seu escopo, a contagem classificada direcional automática de veículos motorizados, conforme o Manual de Estudo de Tráfego do SIMUR/SLM.

§ 1º As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Município serão definidas no Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

§ 2º As contagens de tráfego e os estudos para o desenvolvimento de projetos no âmbito do Município, deverão sempre atender ao Manual de Estudos de Tráfego do SIMUR/SLM.

Art. 78. O Executivo Municipal deve adotar procedimentos que promovam a integração da rotina do Município à coleta dos dados necessários para o planejamento da mobilidade urbana.

Art. 79. Os dados de oferta e demanda, despersonalizados, de serviços de mobilidade urbana prestados no município são de propriedade pública e devem estar à disposição da sociedade e do Poder Público Municipal.



Parágrafo único. O Órgão Gestor do SIMUR/SLM, ou operadores dos meios e serviços de mobilidade urbana, por ele credenciados, devem disponibilizar ao público, na internet, de forma automática e periódica, relatórios consolidados de estatísticas de uso dos respectivos sistemas, demandas por área e de conexões origem-destino.

Art. 80. O Órgão Gestor do SIMUR/SLM, deve disponibilizar periodicamente na internet, relatórios consolidados de estatísticas de cumprimento de viagens contemplando aqueles indicadores definidos na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 81. Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender ao disposto na legislação municipal que disciplina o Acesso à Informação, garantindo a utilização de formatos abertos na sua publicação.

Art. 82. O Executivo Municipal regulamentará quando couber a produção e disponibilização de dados da mobilidade urbana.

Seção V

Da Inserção Metropolitana

Art. 83. O Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM observa, e sua regulamentação deve observar, os princípios de governança interfederativa das regiões metropolitanas previstos no Estatuto da Metrópole.

Art. 84. Além das diretrizes gerais estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM deve observar as diretrizes específicas do Estatuto da Metrópole, desde que não tragam prejuízo à gestão da Mobilidade Urbana no Município.

Parágrafo único. Deverá haver compatibilização do PLANMOB/SLM com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI da Região Metropolitana do Recife, quando da sua elaboração.

Seção VI

Do Monitoramento e Avaliação

Art. 85. O monitoramento e avaliação da implantação deste Plano de Mobilidade Urbana, será realizado pelo Executivo Municipal, através do Órgão Gestor do SIMUR/SLM.

§ 1º O monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM será realizado desde a sua implementação em toda a sua complexidade, à operacionalização das estratégias nele previstas, e aos seus resultados perante as metas de curto, médio e longo prazo.

§ 2º O órgão responsável pelo monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM, deverá apoiar os demais órgãos



municipais na execução do plano, bem como produzir relatórios periódicos acerca de suas ações garantindo dados abertos à sociedade.

§ 3º Os relatórios de monitoramento e avaliação deverão ser apresentados anualmente ao Conselho Municipal de Trânsito e Transportes de São Lourenço- CMTT/SLM.

Seção VII

Da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM

Art. 86. O Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM deverá ser revisado pelo Executivo Municipal e encaminhado à Câmara Municipal, em prazo não superior a 10 (dez) anos, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º As revisões do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM se darão com participação da sociedade, na forma de Audiências, Reuniões e/ou Consultas Públicas, de reuniões do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes - CMTT, e garantindo, no mínimo, um evento público de discussão no Município.

§ 2º As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM exigem a realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana, e deverão contemplar, pelo menos:

I - a realização de pesquisas de mobilidade, incluindo:

- a) pesquisas origem-destino de pessoas;
- b) pesquisas origem-destino de cargas;
- c) pesquisas de contagens de pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
- d) pesquisas de velocidade;
- e) pesquisas de carregamento do transporte público.

II- a análise, à luz dos objetivos estabelecidos nesta Lei, da situação do SIMUR/SLM em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no Município, incluindo a avaliação objetiva dos indicadores de desempenho, e da efetividade de cada uma das ações realizadas;

III- a avaliação de tendências do SIMUR/SLM, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS



GOVERNO MUNICIPAL
**SÃO LOURENÇO
DA MATA**
CIDADE QUE ACOLHE E AVANÇA

Art. 87. A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço da Mata - PLANMOB/SLM estabelecerá a quantidade de vagas de estacionamento de bicicletas e veículos de serviço em relação à quantidade de unidades residenciais.

Art. 88. As revisões do Plano Diretor do Município deverão incorporar as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Art. 89. Os casos omissos, serão dirimidos mediante análises do Órgão Gestor do SIMUR/SLM e, quando julgado necessário, posterior emissão de parecer do CMTT.

Art. 90. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial, revogadas as disposições em contrário.

São Lourenço da Mata, 03 de junho de 2025.


VINÍCIUS LABANCA
PREFEITO


Prefeitura de São Lourenço da Mata - PE
Marcelo Lannes
Procurador Geral do Município