



**Poder Legislativo**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO FÉLIX DO XINGU - PA**

**Diretoria Legislativa**

**PROCESSO 013/2021**

Protocolo em 04/10/2021

**APROVADO**

Em: 23/11/2021

PROCEDÊNCIA:

Prefeitura Municipal de São Félix do Xingu - PA

INTERESSADO:

Município de São Félix do Xingu - PA

NATUREZA:

Ofício n. 0372/2021-GAB/PREF.  
Projeto de Lei n. 007/2021, de 20 de setembro de 2021.

ASSUNTO:

Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Félix do Xingu - PA e dá outras providências.

**M O V I M E N T A Ç Õ E S**

DATA	DE	PARA	DESPACHO
04/10/2021	Diretoria Legislativa	Presidência	Encaminhar para 9ª Sessão Ordinária 05/10/2021



OFÍCIO Nº. 0372/2021-GAB-PREF.

São Félix do Xingu - PA, em 20 de setembro de 2021.

Ao Senhor

**Vereador GONÇALO DE SOUSA ARAÚJO**

Presidente da Câmara Municipal de São Félix do Xingu

Av. Coronel Tancredo n. 670 – Centro – CEP: 68380-000 – São Félix do Xingu/PA

E-mail: camaraxingu@bol.com.br

**ASSUNTO: ENCAMINHA PROJETO DE LEI Nº 007/2021, DE 20 DE SETEMBRO DE 2021, QUE TRATA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE SÃO FÉLIX DO XINGU/PA.**

Senhor Presidente,

Cumpre-me, respeitados os princípios legais estabelecidos no Regimento Interno e na Lei Orgânica do Município, encaminhar para apreciação o **PROJETO DE LEI Nº 007/2021, DE 20 DE SETEMBRO DE 2021, QUE TRATA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE SÃO FÉLIX DO XINGU – PA.**

É o que consta para o momento e a espera de sua aprovação confiamos nessa Casa.

Cordialmente,

  
**João Cleber de Souza Torres**  
Prefeito Municipal





MENSAGEM Nº 06/2021

São Félix do Xingu, 20 de setembro de 2021.

Excelentíssimos Senhores

Presidente e demais Vereadores e Vereadoras

À Câmara Municipal de São Félix do Xingu

Para a devida apreciação de Vossas Excelências, estamos encaminhando o presente **Projeto de Lei nº 07/2021 que trata do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável no município de São Félix do Xingu-PA.**


Tendo em vista a Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes políticas nacional de mobilidade urbana, no qual obriga os municípios a criar e elaborar um plano de mobilidade urbana, para aqueles que possui mais de 20.000 (vinte mil) habitantes.

Sabemos que, o município possui diversos desafios dentre eles, a acessibilidade aos espaços urbanos, as dificuldades de locomoção de pessoas e transportes de modo geral. Assim, o objetivo do PLAMUS - PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL é contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Com isso destaca-se a importância da Aprovação desse Projeto de Lei de Lei, para o melhor desenvolvimento desta urbe.

Na certeza que Vossas Excelências haverão de aprovar a medida proposta, renovamos nossos protestos de estima, consideração e apreço, colocando-nos ao inteiro dispor para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,



João Cleber de Souza Torres  
Prefeito Municipal





PROJETO DE LEI Nº 07/2021, 20 DE SETEMBRO DE 2021.

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DE SÃO FÉLIX DO  
XINGU- PA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO I

Disposições preliminares

Art. 1º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Félix do Xingu - PLAMUS é um instrumento de planejamento urbano que, juntamente com o Plano Diretor e demais leis urbanísticas, regulamentam a política de mobilidade com fundamento no desenvolvimento sustentável urbano e ambiental da cidade.

Art. 2º A política municipal de mobilidade é o instrumento de integração entre os diferentes modos de transporte e visa à melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no território do Município e o acesso universal a cidade.

Art. 3º As diretrizes desta lei deverão ser, obrigatoriamente, contempladas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei do Orçamento Anual.

Parágrafo único: O Plano de Ação do PLAMUS especifica as diretrizes e determina as respectivas metas.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º Considera como modos de transporte urbano os:

I – motorizados;

II – não motorizados.



§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas.

II – quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias, ciclovias, inclusive as ciclofaixas, e demais logradouros públicos;

II- estacionamentos;

III- terminais, estações e demais conexões;

IV- pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V- sinalização viária e de trânsito;

VI- equipamentos e instalações;

VII- instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

### **Seção I - Das definições**

Art. 5º Para os fins desta Lei considera-se:

I - transporte: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas no território do Município.

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada a todos para garantir a autonomia nos deslocamentos, respeitando-se a legislação em vigor;



IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - táxi: serviço de transporte individual, remunerado, aberto ao público, por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas;

XII - moto-táxi: serviço de transporte individual de passageiros remunerado, através de motocicletas;

XIII - moto-frete: consiste no transporte remunerado de pequenas cargas e volumes legais, compatíveis com a motocicleta, acondicionados, exclusivamente, em equipamento aberto (grelha) ou no interior de equipamento fechado (baú);

XIV - logradouro público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de pedestres e de veículos, tendo como elementos básicos o passeio público, a calçada e a pista de rolamento;

XV - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

XVI - ciclofaixa: parte da pista destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização própria;





XVII - paraciclos: estacionamento gratuito para bicicletas, por curto período, com até 20 (vinte) vagas, de uso público e sem qualquer controle de acesso;

XVIII - bicicletários: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestiários;

XIX - Via Arterial - caracterizada por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias sub-coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

XX - Via Coletora - 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.

XXI - Via Local - caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

XXII - Sub-coletora - aquelas que tem a função de permitir o acesso fácil ao interior de bairros ou unidades de vizinhança, coletar o tráfego das Vias Locais e encaminhá-lo às Vias Coletoras e interligar Vias Coletoras e Principais.

## CAPÍTULO II

### Dos princípios, objetivos e diretrizes gerais Seção I - Dos princípios

Art. 6º O PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Félix do Xingu, está fundamentado nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e uso do espaço público de circulação de vias e logradouros;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e circulação urbana;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação do PLAMUS;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;



VII- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

### Seção II - Dos objetivos

Art. 7º O PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Félix do Xingu, possui os seguintes objetivos:

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

### Seção III - Das diretrizes Gerais

Art. 8º As diretrizes norteadoras deste PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Félix do Xingu, são:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

12/1





### CAPÍTULO III

#### Das diretrizes para os modos de transporte não motorizados

##### Seção I - Dos pedestres

Art. 9º O Município deverá melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento das calçadas eliminando barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Parágrafo único. Essa medida será adotada, primeiramente, nas principais Vias Arteriais e, posteriormente, será expandida para toda a malha urbana gradativamente.

Art. 10 As calçadas irregulares deverão passar por medidas de adequação com a finalidade de cumprir o disposto nas leis urbanísticas.

Art. 11 Deverão ser implantadas preferencialmente calçadas com pisos táteis, antiderrapantes e ecológicos.

Art. 12 Deverá ocorrer o rebaixamento dos meios-fios nas esquinas da Vias Arteriais e, gradativamente, para as demais vias de expansão.

Parágrafo único. O rebaixamento dos meios-fios deverá obedecer às normas estabelecidas na Norma Brasileira ABNT NBR 9050/2004 que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

Art. 13 Será obrigatória a sinalização para pedestres na implantação de sistemas semaforicos.

Art. 14 O Município deverá destinar no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas de estacionamento em logradouros públicos para as pessoas com deficiência, conforme Resolução Nº 304/2008 do CONTRAN.



Art. 15 O Município deverá destinar no mínimo 5% (cinco por cento) do total de vagas de estacionamento em logradouros públicos para os idosos, conforme Resolução Nº 303/2008 do CONTRAN.

Art. 16 Fica instituído no município de São Felix Xingu a obrigatoriedade de observação do Guia Prático para Construção de Calçadas denominado Calçada Legal (Anexo XXX), que tem por objetivo estabelecer normas gerais, critérios básicos e padrões para a implantação de calçadas e supressão de barreiras e de obstáculos nos passeios públicos, promovendo a acessibilidade e mobilidade urbana principalmente das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, em atendimento à Lei Federal nº 10098/2000, regulamentada pelo Decreto nº 5.296/2004.

§ 1º A execução, manutenção e conservação das calçadas, bem como a instalação de mobiliário urbano nos passeios, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão atender os seguintes princípios:

I - acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, possibilitando rotas acessíveis, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, incluindo as habitações, os equipamentos de serviços públicos, os espaços públicos, o comércio e o lazer, entre outros;

II - segurança: as calçadas, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações;

III - Adequação: o espaço das calçadas deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios de redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, garantindo um desenho adequado da via que privilegie o trânsito de pedestres e observando os aspectos estéticos e harmônicos





de seu entorno, além da fachada das edificações lindeiras, deverá também, caracterizar o entorno e o conjunto de vias com identidade e qualidade no espaço, contribuindo na qualificação do ambiente urbano e na adequada geometria do sistema viário;

IV - continuidade e utilidade: a calçada deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos; e

V - nível de serviço e conforto: qualidade no caminhar que o espaço oferece, mediante a escolha da velocidade de deslocamento dos pedestres e a generosidade das dimensões projetadas.

§ 2º O município providenciará a notificação dos proprietários que deverão adequar as calçadas, estabelecendo as exigências a serem observadas e prazo de regularização.

## Seção II - Dos ciclistas

Art. 17 O Município deverá elaborar um plano cicloviário que contemple uma rede cicloviária integrada, incluindo ciclovias e ciclofaixas.

Parágrafo único. O Plano Cicloviário deverá prever no mínimo:

- I - Vias preferenciais à circulação de ciclistas;
- II- Construção de bicicletários, priorizando as Vias Arteriais;
- III- Construção de ciclovias.

## CAPÍTULO IV

### Das diretrizes para o transporte coletivo público e privado Seção

Art. 18 O Município deverá implantar o Sistema de Transporte Coletivo Público urbano e rural, cujo projeto deverá prever no mínimo:

- I - Pesquisa de origem e destino;
- II - Vias de circulação do transporte coletivo;
- III- Pontos de parada;





- IV- Número de linhas;
- V - Horários e itinerários;
- VI - Prazo para implantação.

### **Seção II - Do transporte de passageiro por táxi**

Art. 19 O Município regulamentará o transporte de passageiros por meio de táxi, por intermédio de lei específica.

Art. 20 O Município deverá manter atualizado o cadastro de taxistas.

### **Seção III - Do transporte de passageiro por moto táxi**

Art. 21 O município deverá Regularamentar através de Decreto a atividade de transporte individual de passageiros e mercadorias, Taxi e Moto taxi e regulamentar o exercício das atividades dos profissionais do serviço comunitário e de rua nos transportes de passageiros e entrega de encomendas e mercadorias nas modalidades mototaxista, motoboy.

Parágrafo único. O município deve fiscalizar e fazer cumprir as disposições sobre regras gerais de segurança para os serviços de transporte remunerado, fixando a regulação destes serviços, observado as disposições contidas na Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009 combinada com a Lei Estadual nº 6.942, de 16 de fevereiro de 2007 e Resolução nº 356, de 2 de agosto de 2010, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, conforme Lei nº 1.024/2018.

Art. 22 O Município deverá manter atualizado o cadastro dos motos-taxistas.

### **Seção IV- Do transporte privado por aplicativos ou outra plataforma de comunicação em rede**

Art.23 O Município regulamentará por meio Decreto o transporte privado individual de passageiros, por uso de aplicativos ou outra plataforma de comunicação em rede.

*HS*



Parágrafo único. O Município deverá fiscalizar e manter atualizado o cadastro de transporte privado por aplicativos ou outra plataforma de comunicação de rede.

### Seção V - Do transporte por fretamento

Art. 24 O Município deverá regulamentar, padronizar e estabelecer os mecanismos de segurança do serviço de transporte escolar público e privado, bem como o transporte privado realizado por empresas e transporte de trabalhadores rurais.

Art. 25 O Município deverá regulamentar e organizar o serviço de transporte de fretamento de cargas e mercadorias.

## CAPÍTULO V

### Do sistema viário urbano

Art. 26 Preferencialmente, o estacionamento em logradouros públicos deverá ser autorizado o lado direito em vias de sentido único, para obter maior fluidez e segurança nas manobras.

Art. 27 O Município deverá padronizar um tipo de estacionamento (paralelo ou 90º) ao longo de toda a via, de acordo com as demandas apresentadas que devem ser revistas periodicamente.

Art. 28 Deverá ser atribuída prioridade à circulação e segurança dos meios de transportes não motorizados (pedestres e ciclistas) por meio calçadas regulares e ciclovias.

Art. 29 A sinalização viária horizontal e vertical de trânsito deverão ser mantidas de acordo com as normas do CONTRAN.



Art. 30 O Município deverá providenciar a atualização da sinalização dos logradouros públicos.

Art. 31 Os redutores de velocidade, quando possível, deverão ser substituídos por medidas moderadoras de tráfego, conforme resolução nº 039/1998 do CONTRAN.

Art. 32 O Município deve garantir a manutenção da boa pavimentação para as vias arteriais e coletoras, proporcionando boa fluidez do trânsito.

### **Seção I - Da hierarquização viária**

Art. 33 A hierarquização viária urbana, compreende as seguintes tipologias de vias:

- I - vias arteriais;
- II - vias coletoras;
- III - vias locais;
- IV – vias sub coletoras
- V - vias com tráfego compartilhado;
- VI - vias com circulação de bicicletas;
- VII - vias de circulação para pedestres.

Art. 34 As vias arteriais são aquelas caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias sub-coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Art. 35 As vias arteriais já consolidadas são as seguintes:

- I - Av. Rio Xingu;
- II - Av. Goiás;
- III - Av. Antônio Marques Ribeiro;
- IV - Av. 22 de Março;
- V - Av. Independência;





- VI - Av. Carajás;
- VII - Av. Ireno Leda;
- VIII - PA 279 no perímetro urbano;

Art. 36 As vias coletoras são destinadas 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.

Art. 37 As vias coletoras já consolidadas são as seguintes:

- I - Av. Piauí;
- II - Av. Av. Ireno Leda;
- III - Av. Osterno Maia;
- IV - Rua Bela Vista;
- V - Av. Visconde de Tamandaré;
- VI - Av. Azaleias;
- VII - Rua da Indústria;
- VIII - Av. Tocantins;
- IX - Rua João Groneon;

Art. 38 As vias locais são caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Art. 39 Sub-coletora - aquelas que tem a função de permitir o acesso fácil ao interior de bairros ou unidades de vizinhança, coletar o tráfego das Vias Locais e encaminhá-lo às Vias Coletoras e interligar Vias Coletoras e Principais.

Art. 40 As vias ou espaços viários destinados à circulação de bicicletas podem ocorrer por meio de ciclovias com características geométricas e infraestruturas próprias ao uso exclusivo de bicicletas e de ciclofaixas, que são espaços definidos no leito carroçável por meio de sinalização de trânsito.

Art. 41 As vias de circulação para pedestres são espaços abertos compostos por calçadas com as seguintes características:



I- faixa de passeio é o espaço destinado exclusivamente à circulação dos pedestres;

II- faixa de mobiliário é a área destinada à implantação de lixeiras, sinalização toponímica, postes de energia, orelhões, caixas de correio e arborização;

III- faixa de permeabilidade é a área permeável, ou provida de pavimento permeável, para infiltração de águas pluviais e a implantação de vegetação.

Art. 42 As vias dos novos loteamentos deverão respeitar as dimensões e regras estabelecidas no Plano Diretor Municipal.

## CAPÍTULO VII

### Do sistema de carga e descarga

Art. 43 O Município deverá regulamentar por decreto o sistema de carga e descarga, que deverá contemplar:

I - as áreas destinadas à carga e descarga nas áreas com potenciais demandas;

II - horários e locais para carga e descarga;

III - orientar e restringir, por meio de sinalização específica, os veículos de carga.

## CAPÍTULO VIII

### Dos modos motorizados individuais

Art. 44 O Município deverá criar programas que:

I - incentivem o uso de transporte coletivo e modos não motorizados;

II - estabeleçam subsídio ao transporte público;

151



III – priorizem o sistema viário para pedestres e ciclistas.

## CAPÍTULO IX

### Da educação para a mobilidade e trânsito

Art. 45 O Município deverá promover o uso adequado dos espaços urbanos por todas as categorias de usuários através das seguintes ações:

I - Aproveitar a característica cultural da população de atender à pelos de civilidade, com campanhas educativas, para promover um melhor convívio nas vias públicas de todos os seus usuários, e suas particularidades;

II - Adotar discurso sobre o uso participativo e comunitário dos espaços de domínio público, como meio de racionalizar os deslocamentos de todos e reduzir os níveis de estresse urbano, através da viabilização de: campanhas educativas comportamentais e institucionais em meios de comunicação, e trabalhos e ações educativas desenvolvidas diretamente com os cidadãos.

Art. 46 O Município deverá criar Campanhas educativas comportamentais e institucionais afim de reduzir o número e grau de severidades dos acidentes de trânsito de maior recorrência.

Art. 47 O Município deverá desenvolver projetos educativos específicos, abordando os seguintes temas:

I - Motociclistas;

II - Excesso de velocidade;

III - Pedestres;

IV - Ciclistas;

V - Pessoas portadoras de necessidades especiais;

VI - Motoristas;

VII - Comportamentos seguros no trânsito.

HS.





Art. 48 O Município deverá promover a bicicleta como meio de transporte, lazer e de melhoria das condições de saúde da população, vinculado aos projetos da Prefeitura de melhorias da rede cicloviária.

Art. 49 O Município deverá promover as caminhadas como opção, dinamizando o uso das vias públicas e melhorando as condições de saúde da população, através de campanhas educativas específicas para pedestres, e vinculá-los com programas da Prefeitura de melhorias de infraestrutura para os pedestres (Acessibilidade).

Art. 50 O Município deverá realizar anualmente no período de 18 à 25 de setembro a Semana Nacional de Trânsito.

Art. 51 O Município deverá criar projeto de Educação para o Trânsito visando o público infantil.

Parágrafo único. O Projeto de Educação para o Trânsito deverá incluir a construção de área de atividades educativas usando de todos os equipamentos de trânsito orientando as crianças como procederem;

## CAPÍTULO X DA GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 52 Trata da estrutura técnico operacional da gestão municipal da mobilidade, visando instituir e fortalecer a unidade administrativa voltada para a promoção da política de mobilidade, no sentido de alcançar autonomia técnica, administrativa e de gestão no município.

Art. 53 Gestão da Mobilidade tem como Metas:

- I - Criar Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- II - Criar Órgão Gestor Competente para gerir a Gestão da Mobilidade no município;
- III - Reestruturação do Departamento de Trânsito.



IV - Criação do Conselho Municipal de Mobilidade;

V - Criação do Fundo de Mobilidade Urbana.

VI - Criar e implantar na secretaria municipal apropriada a SALA DOS PLANOS, com aparato tecnológico moderno, com infraestrutura física adequada, assegurado remuneração digna aos servidores técnicos responsáveis;

VII - Criar comissão de GT – Grupo Técnico para compor o Grupo Gestor do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável;

VIII - Captar recursos financeiros e/ou linhas de financiamento para obras de infraestrutura e operação do sistema voltadas à mobilidade urbana;

IX - Estabelecer parcerias entre a prefeitura, lojistas e moradores para requalificar áreas da cidade;

X - Desenvolver banco de dados compartilhado que inclua informações sobre políticas públicas e a mobilidade, com a abertura de canal de informação, comunicação e participação pública;

XI - Atribuir ao órgão de mobilidade urbana a articulação com as demais políticas urbanísticas;

Art. 54 A criação da Sala dos Planos estará vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e Administração - SEMAPLAN, que será composta pelo GT- Grupo Técnico.

Art. 55 Grupo Técnico - GT, será composto por:

I - Coordenador Geral, com formação em nível superior em Administração e Especialização em Gestão Pública, com notável saber técnico em Mobilidade Urbana;

II - Técnicos, com formação em nível superior:

a) Em Direito, vinculados preferencialmente a PGM - Procuradoria Geral do Município;

b) Arquitetura e Urbanismo, com conhecimentos em Mobilidade Urbana;

c) Engenheiro Civil, preferencialmente com conhecimento em engenharia de tráfego e trânsito;

d) Assistente Social;

e) Pedagogo (a);

f) E demais técnicos de apoio que o fizerem necessário.

PS.



§ 1º- A criação da comissão do grupo técnico – GT, integrará o Plano de Mobilidade Urbano e Sustentável - PLAMUS dentre outros, será por livre nomeação do Chefe do Poder Executivo;

§ 2º - A criação de cargos no quadro permanente do Executivo deverá ser mediante lei específica.

§ 3º- Fica investido a comissão do GT – Grupo Técnico, a permanência por 03 (três) anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo período;

§ 4º - É vedado a revogação do prazo que se refere ao parágrafo segundo, salvo em má conduta, indisciplina, improbidade ou pedido de exoneração do integrante do GT- Grupo Técnica;

§ 5º - Prioritariamente o Grupo Técnico será composto por servidores do quadro permanente do Executivo Municipal.

## CAPÍTULO XI

### Das disposições gerais

Art. 56 O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação de ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

*FS*





Art. 57 Para os fins desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos relativos a prazos para implementação de medidas, contabilizados a partir da publicação desta lei:

- I - curto prazo, como sendo o período de tempo correspondente a 2 (dois) anos;
- II - médio prazo, como sendo o período de tempo correspondente a 3 (três) anos;
- III - longo prazo, como sendo o período de tempo correspondente a 5 (cinco) anos.

Art. 58 Esta lei deverá constituir base, nos assuntos pertinentes a Mobilidade Urbana, para elaboração da revisão do Plano Diretor.

Art. 59 Esta Lei deverá ser revista em processo amplo, democrático e participativo, no prazo de 05 (cinco) anos a partir da data de sua publicação.

Art. 60 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito do Município de São Félix do Xingu-PA, 20 de setembro de 2021.

**João Cleber de Souza Torres**  
Prefeito Municipal