



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

INSTITUI A LEI DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO LUÍS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SÃO LUÍS, Estado do Maranhão,

Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES CAPÍTULO I - DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Urbana no Município de SÃO LUÍS - MA.

Parágrafo único. As normas, princípios básicos e diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de São Luís.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município de São Luís, integrada pelo Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação vinculados ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito, explicitados da seguinte forma:

- a) o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de cargas, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços;
- b) o Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas e animais;
- c) o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, sujeitando os usuários às sanções e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro e legislação aplicável.

CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES SEÇÃO I - DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Art. 3º A Lei de Mobilidade do Município de São Luís é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo Único. A Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

- a) acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e cargas;



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

- b) desenvolvimento sustentável;
- c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- d) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- e) segurança nos deslocamentos das pessoas;
- f) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- g) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- h) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

SEÇÃO II - DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de cargas, orientada sempre para a inclusão social, redução de desigualdades e desenvolvimento sustentável.

Art. 5º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade:

- I. planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Transporte;
- II. planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Viação;
- III. planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Trânsito, no âmbito de competência do Município.

Art. 6º O Poder Executivo, através de decretos, estudos técnicos, projetos, obras e serviços, deverá empreender o conteúdo programático identificado nesta Lei e, particularmente, em seu Anexo I.

SEÇÃO III - DAS DIRETRIZES

Art. 7º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

- I. priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;
- II. criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;
- III. considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;
- IV. considerar, no planejamento viário municipal, os fluxos peatonais e cicloviários interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas eficientes de deslocamento no Município;
- V. resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, mediante controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

VI. exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

VII. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas nos Programas do Plano de Mobilidade, conforme o Anexo 01 desta Lei.

SEÇÃO IV - DAS DEFINIÇÕES

Art. 8º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

II - Acesso: espaço transversal ao passeio público que permite a interligação para veículos e pedestres entre as pistas de rolamento e o lote, independente da característica dos mesmos;

III - Acostamento: parte da via, diferenciada da pista de rolamento e destinada à parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

IV - Alinhamento: a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;

V - Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

VI - Bicicletário: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

VII- Bocas de lobo: caixa de recolhimento de águas pluviais, instaladas nos talvegues das sarjetas;

VIII - Bordo da pista: margem da pista de rolamento, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos;

IX - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins;

X - Canteiro: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

XI - Canteiro central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

XII - Ciclo: veículo de, pelo menos, duas rodas a propulsão humana;

XIII - Ciclo-elétrico: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW, dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda a 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

XIV - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento reservada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV - Ciclomotor: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

XVI - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XVII - Corredor: pista de rolamento de uso exclusivo do transporte coletivo;

XVIII - Cruzamento: interseção de duas vias em nível;

XIX - Dispositivo de segurança: qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo;

XX - Espaço público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada e estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres e ciclistas, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões, ciclovias e ciclofaixas;

XXI - Esquina: concordância entre dois alinhamentos viários;

XXII - Estacionamento: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

XXIII - Estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;

XXIV - Faixa de serviço: parte do passeio pública destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

XXV - Faixa de trânsito: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XXVI - Gabarito: seção transversal do conjunto de caixas de ruas, passeios públicos e canteiros, determinante do padrão da via e da composição dos seus serviços;

XXVII - Greide: do inglês, *grade*, série de cotas que caracterizam o perfil longitudinal de uma via.

XXVIII - Guia: aresta contínua superior do meio-fio, que define as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;

XXIX - Hierarquia viária: classificação das vias urbanas, estradas municipais e rodovias, segundo a avaliação das funções na malha viária, objetivando dotar preferência de fluxo às vias, estabelecer a velocidade regulamentar e definir as características físicas;

XXX - Ilha: obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXXI - Interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XXXII - Logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

XXXIII - Lote lindeiro: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXXIV - Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

XXXV - Marcas viárias: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via;

XXXVI - Meio-fio: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços do passeio público e da caixa de rua;

XXXVII - Micro-ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros;

XXXVIII - Mobiliário urbano: elemento do serviço público que visa dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

XXXIX – Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XL – Modo de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XLI – Modo de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XLII – Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada;

XLIII – Motoneta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada;

XLIV – Nivelamento: greide aferido pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, para o arruamento e passeio público, visando a preservação de sua continuidade e drenagem ao longo da quadra;

XLV – Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor;

XLVI – Operação de carga e descarga: imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executiva de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XLVII - Operação de trânsito: monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores;

XLVIII – Paraciclo – local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, com número restrito de vagas, munido de dispositivos de fixação e sem controle de utilização.

XLIX – Parada: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

L– Paragem: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e similares;

LI– Passagem de nível: todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria;

LII - Passagem subterrânea: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

LIII – Passarela: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, para uso de pedestres;

LIV – 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;

LV – Perímetro urbano: limite entre área urbana e área rural;

LVI – Pista de rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

LVII – Ponte: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

LVIII – Quadra: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas;

LIX – Redes de distribuição: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lotes;

LX – Refúgio: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma;

LXI – Regulamentação da via: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias;

LXII – Sarjeta: calha exposta da caixa de rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

LXIII – Sinais de trânsito: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito de veículos e pedestres;

LXIV – Sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

LXV – Testada: parte do alinhamento correspondente a um lote especificamente;

LXVI – Trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

LXVII – Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

LXVIII – 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;

LXIX – 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;

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

LXXI – Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município;

LXXII – Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

LXXIV – Viaduto: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

TÍTULO II - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES CAPÍTULO I - DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 9º As modalidades de transporte oportunas para o Município de São Luís são aquelas presumidas como eficazes às demandas coletivas e individuais dos cidadãos e usuários.

§ 1º O transporte público, coletivo ou individual, dentro do Município de São Luís, corresponderá às demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 2º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores exclusivos.

§ 3º. As áreas especialmente atratoras de viagens, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a convergência de veículos do transporte público.

Art. 10 A partir do advento de demandas para o transporte municipal, o Poder Público deverá promover estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que viabilizem o atendimento das mesmas, em modalidades que priorizem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

§ 1º. A implantação da modalidade rodoviária é considerada imprescindível.

§ 2º. Outras modalidades poderão ser estudadas desde que atendam os princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.

CAPÍTULO II - DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SEÇÃO I - DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 11 O Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Luís é constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, regido por legislação específica.

Art. 12 O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, por intermédio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, do Município de São Luís, ou na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

Art. 13 A exploração do serviço público de Transporte Coletivo dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 14 O operador do serviço de transporte coletivo deverá possuir regular outorga para prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, mediante concessão, permissão ou autorização no caso de fretamento, nos termos de legislação específica.

Art. 15 É vedado no âmbito do Município o transporte ilegal de passageiros.

SEÇÃO II - DO FRETAMENTO

Art. 16 Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT.

Art. 17 No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 18 O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

- I – pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;
- II – instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e
- III – entidades do Poder Público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Art. 19 A exploração do serviço de fretamento dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente.

SEÇÃO III - DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 20 Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT.

Art. 21 Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários, considerando a legislação municipal específica.

Art. 22 O número de operadores dos serviços de transporte individual será limitado de acordo com as necessidades de demanda e a prioridade do transporte público coletivo sobre o individual.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 23 O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade máxima será aquela determinada para o veículo, sendo obrigatório o uso de taxímetro anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 24 A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 25 O transporte privado individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade máxima será aquela determinada para o veículo, estará condicionada à autorização do Poder Executivo.

Art. 26 A exploração do serviço de transporte dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente.

Art. 27 O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas, vedado o uso de triciclos ou similares.

Art. 28 A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do Poder Público municipal por intermédio de legislação municipal específica e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

CAPÍTULO III - DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 29 O transporte de cargas dentro do Município de São Luís atenderá às limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano previsto na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e a qualidade do espaço urbano.

§ 1º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte de cargas.

§ 2º. As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso e impacto sobre as atividades do lugar.

Art. 30 As áreas de restrição de acesso de veículos cuja malha viária, quer por causa física ou topográfica, seja incompatível com a circulação de veículos de grande porte, deverão ser definidas no mapa do Sistema Viário e regulamentadas por Decreto Municipal, sendo que as vias que circundam essas áreas deverão ser sinalizadas quanto a essa restrição, assim como a orientação dos desvios necessários.

Art. 31 Em locais estratégicos, poderão estar previstas estações de transbordo de cargas entre modos de transporte e/ou para veículos cuja circulação seja mais compatível com as características físicas e topográficas das vias.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal incentivará a instalação destes pontos de transbordo nas áreas privadas ao longo dos eixos viários, que poderão estar relacionados aos estudos, planos e projetos das zonas de atividade portuária, bem como a outras atividades correlatas como pátios de operadoras de transporte ou postos de abastecimento de veículos.

Art. 32 O transporte remunerado de cargas por moto-frete ou “moto entrega” será regido pela legislação municipal pertinente e pela Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

TÍTULO III - DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

Art. 33A Prefeitura Municipal será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

I - à estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana, das localidades e das vias vicinais;

II - à ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;

III - à análise da instalação de sinalização de trânsito, de acordo com as normas vigentes, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;

IV - à análise do estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;

V - à implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;

VI - à padronização das calçadas e pistas de rolamento, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;

VII - à instalação de canteiros, serviços e mobiliário urbano ao longo das vias, de forma compatibilizada;

VIII - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos.

Art. 34 Aos proprietários ou possuidores de imóveis, ocupados ou não, que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, compete:

I - proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II - aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto quanto a continuidade, nivelamento e textura do pavimentação empregado nas calçadas, garantindo a sua regularidade;

III - realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos; e

IV - manter inacessíveis os lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

CAPÍTULO I - DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 35 Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária.

§ 1º. O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade de melhorias, ampliações e melhor interligação entre bairros;

§ 2º. A execução dos projetos deve ser baseada em levantamento de contagem de tráfego, elaborado ou aprovado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT;

§ 3º. A classificação hierárquica da via definirá o seu projeto e o gabarito necessário, implicando a eventual prioridade de instalação ou retificação da mesma.

§ 4º. A imposição de recuos frontais estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

Art. 36 A composição das rodovias e vias urbanas deverá, ainda, atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e norma ABNT NBR 9050 - Acessibilidade às Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.

SEÇÃO I - DAS PISTAS DE ROLAMENTO

Art. 37 As pistas de rolamento, configuradas pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento veicular (faixas de trânsito) e estacionamento, devem possuir pavimento apropriado à intensidade de fluxo previsto, com greide e seção projetados adequadamente à drenagem de águas pluviais por gravidade.

SUBSEÇÃO I - DAS FAIXAS DE TRÂNSITO

Art. 38 As faixas de trânsito são faixas da pista de rolamento destinadas exclusivamente ao deslocamento de veículos no seu sentido longitudinal.

Art. 39 Não será permitida a obstrução, de qualquer forma e sob qualquer pretexto, de faixas de trânsito sem a autorização programada da autoridade de trânsito municipal.

Parágrafo único. Quando da eventualidade de obras ou instalações sobre as faixas de trânsito, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT deverá programar os desvios necessários ao fluxo de veículos, de forma a minimizar transtornos aos cidadãos, por quanto durar a referida obra ou instalação.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 40 As faixas de trânsito terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e, dependendo das condições previstas de tráfego, terão largura variável, e serão objeto de Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pela Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID.

SUBSEÇÃO II - DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 41 O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas pistas de rolamento, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal, através da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público nas pistas de rolamento ou de forma que impliquem o seu uso.

Art. 42 O Município de São Luís deverá dispor sobre o uso dos espaços de estacionamento público implantados de forma equânime e distributiva, inferindo tributo sobre o uso das mesmas.

Parágrafo único. A tributação nestas circunstâncias poderá ser realizada de forma progressiva e na medida da demanda reprimida por estacionamento público, em cada zona urbana da cidade, a partir de suas centralidades atratoras.

Art. 43 Os projetos das vagas de estacionamento público nas pistas de rolamento serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, importando o bom senso de manter-se fluido todos os sistemas de trânsito, a acessibilidade universal e a paisagem urbana.

Parágrafo único. Qualquer projeto urbano que implique alterações das previsões do gabarito padrão para a via projetada deverá ser aprovado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT.

Art. 44 Serão destinadas, sem tributação, 2% (dois por cento) das vagas disponíveis para estacionamento público ou ao menos uma quando houver menos de 50 (cinquenta) vagas, a veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas, hospitais e equipamentos assistenciais públicos.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, identificando-os adequadamente.

§ 2º. Nas vagas destinadas ao embarque e desembarque de portadores de necessidades especiais em frente de escolas e estabelecimentos correlatos, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT regulamentará horários de permanência precária, objetivando o atendimento paritário dos escolares.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 45 Serão destinadas a veículos ao transporte de idosos 5% (cinco por cento) das vagas disponíveis para estacionamento público ou ao menos uma quando houver menos de 20 (vinte) vagas, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade ao mesmo.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte ou conduzidos por idosos, identificando-os adequadamente.

Art. 46 Nas sobreposições com as faixas de pedestres, o espaço que seria da vaga de estacionamento poderá ser apropriado pelo passeio público no uso de qualquer de seus sistemas, desde que mantida a fluidez, segurança e a acessibilidade universal dos transeuntes.

Parágrafo único. Esta apropriação se dará prioritariamente nas proximidades de escolas, hospitais, repartições públicas, praças e equipamentos urbanos que configurem polos atratores de acesso habitualmente peatonal.

Art. 47 As vagas de estacionamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e dimensões variáveis conforme o especificado em Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pelo Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID.

Art. 48 Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

I - serem implantados sempre em ângulo com relação ao meio-fio, respeitando as medidas mínimas de instalação neste caso;

II - em caso de sobreposição parcial com a calçada, somente ocuparem faixa de paragem da calçada em contiguidade e não destinada a passagem e trânsito de pedestres (passeio).

III - manterem inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento) em relação ao meio-fio;

IV - não obstruírem em qualquer circunstância o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;

V - estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, por meio de sinalizador luminoso e placa.

Art. 49 Em uso dos recuos frontais como estacionamento, não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, conferindo descontinuidade ao passeio público, salvo projeto especial devidamente justificado e aprovado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT.

Parágrafo único. Os eventuais projetos de deslocamento de meio-fio deverão considerar a contiguidade de seu uso ao longo da quadra, mantendo a mais que possível continuidade de suas calçadas e antecipando projeto de alargamento de via.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 50 Poderão ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito e não extrapolando a largura da faixa de estacionamento da pista de rolamento.

SUBSEÇÃO III - DAS VAGAS DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 51 As vagas destinadas ao transporte público individual serão dispostas pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT - em razão do maior interesse público relativo ao serviço.

SUBSEÇÃO IV - DAS VAGAS DESTINADAS À OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art. 52 As vagas de uso para carga e descarga de mercadorias em áreas comerciais da cidade serão dispostas pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT - em razão da maior proximidade dos pontos coletores e de forma a evitar-se o fluxo abrupto de volumes pelos passeios, resguardando-se os horários especiais de maior contingência de transeuntes.

SUBSEÇÃO V - DOS ESPAÇOS DESTINADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 53 Os espaços nas pistas de rolamento reservados ao transporte público coletivo são de duas naturezas:

I – Os destinados ao estacionamento do veículo de transporte em pontos terminais do trajeto, onde poderão permanecer por tempo superior ao necessário para o embarque ou desembarque de passageiros, e;

II – Os destinados ao embarque e desembarque de passageiros (parada) ao longo do trajeto onde permanecerão somente pelo tempo necessário à esta operação.

§ 1º. As vagas de estacionamento dos veículos de transporte público coletivo deverão ser implantadas na faixa de permissão de estacionamento da pista de rolamento, devidamente demarcadas e sinalizadas, por extensão adequada à quantidade de veículos, respectivas dimensões e espaços extras de manobras para entrada e saída das vagas.

§ 2º Os espaços destinados ao embarque e desembarque de passageiros deverão ser implantados ao longo do trajeto do transporte público coletivo, a uma distância máxima de 500 m entre eles, devidamente identificados, demarcados e sinalizados.

§ 3º Nas duas situações, os locais de embarque e desembarque deverão ter proteção contra intempéries e bancos em quantidade e extensões adequadas às demandas de passageiros pontualmente identificadas.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

SUBSEÇÃO VI - DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 54 O Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário, composto de ciclovias e ciclofaixas e áreas de estacionamento de bicicletas, em locais onde as condições físicas sejam compatíveis à utilização desse modo de transporte

Art. 55 Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independentes para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, uma malha cicloviária municipal.

Parágrafo único. Nas ciclovias não será permitido o acesso de veículos motorizados que venham oferecer riscos à circulação das bicicletas.

Art. 56 Ciclofaixas são partes demarcadas nas pistas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento e demarcadas por sinalização horizontal.

Art. 57 As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e dimensões variáveis de acordo com a quantidade de sentidos de circulação (monodirecional ou bidirecional), conforme o estabelecido em Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pela Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural – INCID.

Art. 58 Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos equipamentos públicos, mormente as escolas, postos de saúde, praças e parques.

Parágrafo único. O Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço uso compartilhado de bicicletas, interconectados pela malha cicloviária.

SUBSEÇÃO VII - DOS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 59 Para garantir a fluidez do transporte coletivo, o Poder Público Municipal desenvolverá projetos de implantação de pistas de rolamento ou faixas de trânsito que determinem a prioridade à circulação do transporte coletivo.

Parágrafo único. A priorização do transporte coletivo na via deverá prever espaços laterais para a instalação de mobiliário urbano compatível com o serviço a ser prestado, destinado ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 60 A classificação das vias com priorização ao transporte coletivo deverá ser objeto de estudo e projetos específicos, conforme determinado nos itens 5 e 8 do Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

SUBSEÇÃO VIII - DOS ACOSTAMENTOS

Art. 61 Compreende-se por acostamento a faixa de serviço lateral a rodovias, sem continuidade obrigatória, destinada à parada eventual de veículos em caso de emergência.

Parágrafo único: em trechos urbanos, o acostamento pode apresentar variedade de usos, podendo contemplar ciclovias, canteiros, calçadas, baias para a parada de ônibus em locais de embarque e desembarque de passageiros e outros serviços pertinentes.

Art. 62 As faixas de acostamento terão gabarito padronizado conforme a composição dos usos atribuídos a rodovia, podendo ter largura variável conforme o estabelecido em Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pela Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID.

§ 1º. Em vias existentes que possam ser retificadas para a implantação de acostamento, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nestas faixas, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.

§ 2º. O embarque ou desembarque de passageiros de ônibus não poderá ser efetuado sobre a faixa de acostamento, devendo em caso de sua necessidade, ser instalado em área aquém de seu alinhamento externo, ficando essa parte do acostamento destinado à parada de ônibus em baia localizada fora da pista de rolamento.

SEÇÃO II - DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 63 Os passeios públicos, configurados pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento peatonal, paragem, acessos, serviços, vegetação e mobiliário urbano, devem possuir revestimento apropriado à permeabilidade no solo das águas pluviais, continuidade longitudinal ao fluxo peatonal e acessibilidade universal.

Art. 64 O proprietário, ou possuidor do terreno contíguo a testada, é obrigado a instalar e manter os passeios públicos dentro das diretrizes e padrões construtivos instituídos nesta Lei e nas Normas Técnicas relativas ao seu uso, especialmente a norma da ABNT NBR 9050 – Acessibilidade às Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.

§ 1º. Nenhum obstáculo suspenso ou em balanço sobre o passeio público estará a menos do que 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) do piso, contado a partir de qualquer de suas partes.

§ 2º. Sempre que possível o passeio público deverá considerar a existência de faixa com trechos de vegetação nativa, que não interfiram nas redes de serviço ou afetem negativamente os mobiliários e equipamentos de sinalização vertical da via.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

SUBSEÇÃO I - DAS CALÇADAS E PASSEIOS

Art. 65 As calçadas são parte da via, normalmente segregadas e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada prioritariamente ao deslocamento peatonal e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins.

§ 1º. Quando sua largura permitir, parte da calçada pode ser destinada à implantação de ciclovias, separada fisicamente da circulação dos pedestres.

§ 2º. As calçadas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito nas intervenções relativas às redes e serviços instalados nas mesmas e nas hipóteses previstas no Código de Obras, Código de Posturas e demais legislações municipais específicas.

Art. 66 É proibido o estacionamento de veículos sobre as calçadas.

Parágrafo único. A proibição de estacionamento de veículos sobre a calçada deverá ser objeto de programas de conscientização que coíbam a tal prática.

Art. 67 Os passeios são parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, realizada longitudinalmente em sentido duplo de direção, sem definição de sentido e com restrição de instalação de qualquer obstáculo injustificado.

Parágrafo único. O caminho longitudinal dos passeios será transposto pelos acessos transversais dos lotes e terrenos, sobre o qual conserva preferência.

Art. 68 O pavimento das calçadas deverá atender as seguintes especificações:

- I – ser, sempre que possível, permeável às águas pluviais;
- II - não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;
- III - possuir textura antiderrapante;
- IV - não possuir inclinações convergentes sem drenagem apropriada para as águas pluviais; e
- V - ter instalado piso podotátil nos passeios, conforme Normas Técnicas pertinentes.

Parágrafo único. A implantação de pavimentação totalmente permeável em calçadas poderá ser considerada parcialmente na taxa de impermeabilidade do terreno contíguo, de acordo com os condicionantes da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 69 As calçadas terão gabarito padronizado conforme a densidade da quadra que as contém. Em caso de larguras variáveis é desejável que as calçadas tenham um mínimo de 1,20 m destinado ao passeio.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

§ 1º Em calçadas com gabarito fora de padrão, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) para os passeios, ou a supressão de outras faixas da composição da calçada, até que se promova a devida retificação.

§ 2º. Em novas vias, as calçadas deverão prever largura mínima de 2,50 m, com reserva de um mínimo de 1,80 m para o passeio.

§ 3º. Em novas vias em que há projeto de ciclovias, estas deverão estar separadas dos demais componentes da calçada através de separadores físicos.

Art. 70 O meio-fio ao longo das travessias de pedestres deverá ser rebaixado para favorecer o acesso de cadeirantes, portadores de necessidades especiais, carrinhos de bebê e outros, obedecendo às normas estabelecidas no NBR 9050 e especificações do Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pela Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID.

SUBSEÇÃO II - DOS ACESSOS AOS LOTES E PARAGENS

Art. 71 Os caminhos transversais ao trecho da calçada de acesso aos lotes e terrenos contíguos, são necessariamente continuidades da calçada, mantendo o mesmo pavimento e nivelamento.

Parágrafo único. Somente junto aos rebaixos de meio-fio, o pavimento poderá estar desnivelado da calçada, formando rampa, desde que não avance sobre as faixas do passeio.

Art. 72 O rebaixo de meio-fio destinado ao acesso de veículos aos lotes e terrenos não poderá ultrapassar a faixa dos canteiros e de serviço, de forma a interferir no nivelamento do passeio.

Parágrafo único. As especificações para implantação de rebaixos de meio-fio para acesso de veículos aos lotes estão inseridas em Manual de Parâmetros para Projeto de Mobilidade Urbana a ser editado pela Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID.

Art. 73 Os meios-fios poderão ter desnível variável em relação ao piso da pista de rolamento, não sendo superiores, em qualquer hipótese a 0,18 m (dezoito centímetros) e nunca inferior a medida suficiente para manter a sarjeta.

Art. 74 A faixa de paragem corresponde necessariamente a espaços em continuidade da calçada, não podendo esta diferir em pavimento ou nivelamento.

Parágrafo único. Quando houver espaços de paragem no passeio público, poderá haver mobiliários, canteiros e elementos de sinalização vertical e semafórica que correspondam justificadamente às atividades correspondentes.

Art. 75 O gabarito das faixas de paragem, quando necessário, deverá ter largura igual ou superior a 0,70 m (setenta centímetros), em nível com a calçada contígua.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Parágrafo único. Quando não houver previsão de faixa de paragem no gabarito do passeio público, o estabelecimento em construção poderá recuar pelo padrão de gabarito, destinando o mesmo à faixa de paragem.

SUBSEÇÃO III - DOS CANTEIROS E FAIXAS DE SERVIÇO

Art. 76A localização de canteiros nos passeios públicos estará condicionada a composição padrão proposta para a via pelo Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural - INCID, sempre em continuidade as faixas de serviço ou de paradas e mantendo o seu gabarito.

§ 1º. Poderá ser empregada vegetação nos canteiros, mantendo-se a permeabilidade visual por entre ela e conforme regulamentação municipal específica.

§ 2º. Os canteiros são áreas exclusivas para o paisagismo, não competindo outros usos e instalações no trecho.

§ 3º. A vegetação plantada em canteiros paralelos e contíguos aos passeios não poderá abrigar espécies que possam avançar sobre os mesmos e que possuam características (galhos, espinhos etc.) que possam ferir os transeuntes.

Art. 77 As faixas de serviço são obrigatórias na composição dos passeios públicos, com gabarito mínimo de 0,70 m (setenta centímetros) e podendo transpor por elas:

- I - redes aéreas ou subterrâneas de distribuição de energia elétrica;
- II - redes telefônicas;
- III - circuitos de iluminação pública;
- IV - ramais de água;
- V - tubulações de gás;
- VI - drenagens pluviais e cloacais; e
- VII - outras redes eventuais do abastecimento público.

Parágrafo único. Estes sistemas poderão passar subterraneamente pela pista de rolamento ou pelas calçadas, quando nestas condições não impliquem prejuízo do uso adequado nas faixas sobrepostas.

Art. 78A Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação manterá cadastro de todas as redes e sistemas de abastecimento público, a fim de facilitar novas instalações, manutenções e retificações dos serviços.

Parágrafo único. Os entes públicos ou concessionários, usuários de faixas de serviço, deverão encaminhar as informações pertinentes aos seus ramais, dispondo da localização dos mesmos quanto ao afastamento do meio-fio e sua profundidade em relação à guia.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

SUBSEÇÃO IV - DO MOBILIÁRIO URBANO

Art. 79 O mobiliário urbano compreende o conjunto de elementos instalados sobre as faixas excedentes das calçadas, em trecho específico das faixas de serviço, das faixas de acesso e paragens ou em locais planejados para tal.

Parágrafo único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:

- a) manter permeabilidade visual por entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) ser instalado com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) ser devidamente identificado por meio de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário;
- d) instalados de forma a não obstruir os passeis e impedir a livre circulação de pedestres e bicicletas.

Art. 80 O mobiliário urbano é:

I - de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores de serviço, tais como: lixeiras, bancos, abrigos de ponto de parada de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e similares.

II - de usufruto indireto do cidadão, com necessidade de operadores para a prestação do serviço ou atividade, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios, pontos de táxi e similares.

Art. 81 A instalação e manutenção dos elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas e institucionais.

Parágrafo único. As concessões acima descritas serão objeto de processo licitatório, em cujo edital serão considerados:

- a) a paridade de distribuição dos mobiliários pela cidade, a partir da composição de lotes de aparelhos com maior e menor potencial publicitário;
- b) a garantia de manutenção dos mobiliários; e
- c) a adoção dos elementos do mobiliário urbano como patrimônio público a partir da instalação.

Art. 82 A instalação de elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório.

§ 1º. Não serão admitidas concessões a título precário.

§ 2º. Não será admitido a transferência da concessão a terceiros, salvo expressa e prévia anuência do Poder Público.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

CAPÍTULO II - DA HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 83 O sistema de hierarquia das vias urbanas e rurais do Município deve contribuir para as condições adequadas de fluidez e segurança na malha viária.

Parágrafo único. De acordo com Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) as vias são categorizadas da seguinte forma:

a) Vias de Trânsito Rápido: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros e sem intersecções veiculares e transposição peatonal em nível;

b) Vias Arteriais: são aquelas caracterizadas por interseção em nível, sem acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando a ligação entre as regiões da cidade;

c) Vias Coletoras: aquelas 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;

d) Vias Locais: aquelas caracterizadas por intersecções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou áreas restritas.

e) Vias e áreas de pedestres: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

SEÇÃO I - DAS VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO

Art. 84 As Vias de Trânsito Rápido são compostas basicamente por pista dupla e acostamentos, buscando sempre o atendimento às necessidades de comunidades lindeiras através de faixas de aceleração e desaceleração e transposições em desnível.

Art. 85 As rodovias de pista dupla que atravessam os limites territoriais do Município de São Luís podem ser consideradas Vias de Trânsito Rápido.

Art. 86 Nos trechos urbanos, as Vias de Trânsito Rápido deverão respeitar uma faixa de domínio total de 36,00 m (trinta e seis metros), 18,00 m (dezoito metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 1º. As Vias de Trânsito Rápido deverão ser ladeadas por vias marginais, com característica de arterial, formando corredores de distribuição e acesso a vias coletoras e equipamentos de interesse da própria via de trânsito rápido.

§ 2º. As marginais não possuirão faixa de estacionamento público, nem acessos específicos para estacionamento direto em recuos, precisando de faixa exclusiva de desaceleração para o acesso de veículos aos terrenos lindeiros, desde que não interfira no passeio público.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 87 As rodovias que atravessam os limites territoriais do Município de São Luís e têm pista simples não são consideradas Vias de Trânsito Rápido por não apresentarem as características relacionadas à categoria.

§ 1º. Em trechos urbanos, essas rodovias terão afastamento frontal definido pelo uso e atividade da edificação contígua, acrescido ao recuo legal exigido pelo órgão público responsável por seu gerenciamento e fiscalização;

§ 2º. No caso de obras de duplicação das rodovias nos trechos pertencentes ao território municipal, os acessos e entroncamentos existentes com o sistema viário municipal deverão ser considerados no projeto, mesmo com a mudança de categoria da via, em tratativas entre o poder público municipal e o órgão público responsável pelo gerenciamento e fiscalização da rodovia.

Art. 88 Os gabaritos definidos pelos órgãos diretivos das vias servirão de indicativo para os projetos de intervenção de faixas marginais e mobiliários.

Art. 89 Quando da criação de Via de Trânsito Rápido municipal, a faixa de domínio da mesma deverá ser demarcada, independente de definição de gabarito ou projeto da mesma, de acordo com as características estabelecidas para a categoria.

SEÇÃO II - DAS VIAS ARTERIAIS

Art. 90 As Vias Arteriais compreendem aquelas que promovem ligações entre bairros e distritos do Município, conexão com as rodovias, acessos aos núcleos de assentamento urbano e aos polos de atratividade metropolitana.

Art. 91 Os elementos de composição das Vias Arteriais serão basicamente:

I - para a pista de rolamento em pista simples ou dupla

- a) duas ou mais faixas de trânsito por sentido;
- b) a eventualidade de uma faixa de corredor exclusivo para ônibus por sentido;
- c) a eventualidade de ciclofaixa por sentido.

II - para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com gabarito para uso em mobiliários de porte, como paradas de ônibus e bancas;
- b) passeio com no mínimo 1,80 m (um metro e vinte centímetros);
- c) a eventualidade de uma ciclovia unidirecional ou bidirecional, esta em apenas uma das calçadas da via;
- d) faixa de acesso e paragem, mesmo em zonas com recuo de jardim;
- e) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paradas, quando na intermitência destes.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

III – para o elemento separador das pistas de rolamento em vias de pista dupla, podendo ser adotado um dos tipos por trecho:

- a) canteiro central de no mínimo 2,00 m (dois metros), podendo, conforme a largura, receber vegetação e/ou ciclovia bidirecional e/ou paradas de transporte coletivo;
- b) somente por marcação viária adequada à situação, conforme normas de sinalização vigentes;
- c) dispositivo de proteção contínua em trechos em que as condições de segurança assim o exigirem.

Art. 92 Quando a pista de rolamento possuir duas ou mais faixas de trânsito por sentido, uma delas poderá ser destinada ao uso prioritário do transporte coletivo.

Parágrafo único. No caso de verificada a pertinência da instalação de corredores exclusivos de ônibus em logradouros sem gabarito apropriado para tanto, o projeto específico deverá considerar o interesse coletivo, promovendo as devidas desapropriações e a recomposição da via, considerando as suas prioridades sociais.

Art. 93 A composição padrão de gabarito mínimo das Vias Arteriais será de 28,00 m (vinte e oito metros), incidindo recuo frontal obrigatório adicional, além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas, conforme legislação municipal específica.

SEÇÃO III - DAS VIAS COLETORAS

Art. 94 As Vias Coletoras compreendem aquelas que promovem conexão dos bairros com as vias arteriais, conexão com as vias locais e acessos aos polos de atratividade municipal.

Art. 95 Os elementos de composição das Vias Coletoras são basicamente:

I - para a pista de rolamento:

- a) uma faixa de trânsito por sentido;
- b) uma faixa de estacionamento por sentido, com possibilidade de uso em paradas de ônibus com proibição de estacionamento no trecho; e
- c) a eventualidade de uma ciclofaixa bidirecional.

II - para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários de porte, como paradas de ônibus e bancas;
- b) uma faixa de passeio com no mínimo 1,80 m (um metro e oitenta centímetros);
- c) faixa de acesso e paragem, quando em zonas comerciais; e
- d) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paradas, quando na intermitência destes.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Parágrafo único. A via coletora poderá constituir arranjo em avenida, com canteiro central.

Art. 96 Caso o sistema de viação requeira o uso de faixa exclusiva de rolamento para ônibus em Via Coletora, o projeto deverá considerar o impacto causado nas atividades locais, mitigando a sua implantação.

Art. 97 O gabarito mínimo das Vias Coletoras será de 18,00 m (dezoito metros), incidindo recuo frontal obrigatório adicional, além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas, conforme legislação municipal específica.

SEÇÃO IV - DAS VIAS LOCAIS

Art. 98 Todas as vias da cidade, urbanas ou rurais, não hierarquizadas como de Vias de Trânsito Rápido, Vias Arteriais, Vias Coletoras, Vias para Circulação de Pedestres, serão consideradas Vias Locais, salvo especificidade atribuída em projeto.

Art. 99 Os elementos de composição das Vias Locais serão basicamente:

I – para a pista de rolamento:

- a) uma ou duas faixas de trânsito por sentido;
- b) uma faixa de estacionamento por sentido; e
- c) a possibilidade de ciclofaixa quando necessárias ao complemento do sistema ciclovitário municipal.

II – para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários simples, como lixeiras, telefones públicos e sinalização viária;
- b) uma faixa de passeio com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros);
- c) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços.

Parágrafo único. Nas Vias Locais deverá ser priorizada a implantação de canteiros arborizados e sombreados sem, no entanto, interferir na permeabilidade visual, resguardando fator de segurança aos transeuntes.

Art. 100 O gabarito mínimo das Vias Locais será de 12,00 m (doze metros), incidindo recuo frontal obrigatório, além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas, conforme legislação municipal específica

SEÇÃO V - DAS VIAS PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 101 As Vias para Circulação de Pedestres compreendem vias destinadas à circulação exclusiva ou prioritária de pedestres.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

§ 1º. Nas vias exclusivas será permitida apenas a circulação de veículos de moradores e de veículos comerciais na operação de carga e descarga, para os quais haverá controle de acesso em horários pré-estabelecidos e através de sinalização de regulamentação pertinente;

§ 2º. Nas vias prioritárias, a circulação de veículos será permitida somente para acesso local com proibição de estacionamento, controle de velocidade e em condições físicas que enfatizem a prioridade de circulação dos pedestres.

Art. 102 O tratamento físico das Vias para Pedestres deverá ser adaptado à circulação de cadeirantes, pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência de visão, de acordo com o estabelecido na norma ABNT NBR 9050.

CAPÍTULO III - DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO

Art. 103 Cada via urbana será projetada na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas previstas para a sua hierarquia e zona.

Art. 104 Novos parcelamentos do solo, desmembramentos e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente Lei, aferindo continuidade no sistema viário, no limite da área urbana e nos vazios urbanos.

§ 1º. Projetos de parcelamento do solo, contíguos ou não a malha urbana, deverão adequar os seus projetos urbanos às condições mínimas dos gabaritos das vias, reservando à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, a resolução final sobre a hierarquia de suas vias.

§ 2º. A hierarquização das novas vias será identificada quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos e mobiliário urbano.

§ 3º. A ausência de continuidade e gabarito nos logradouros já existentes do município deverão ser identificados e mapeados, gerando projetos de intervenção que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras.

Art. 105 O greide das vias projetadas em novos parcelamentos do solo, desmembramentos e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, deverá acompanhar o mais que possível as curvas topográficas do terreno, evitando-se transposições por linhas de água e inclinações superiores a 20% (vinte por cento).

§ 1º. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas respectivas, bem como o previsto na presente Lei.

§ 2º. A implantação do greide de logradouros projetados, em qualquer circunstância será analisado e aprovado pelo órgão ambiental competente.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

Art. 106 A implantação das vias do loteamento ou parcelamento atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias.

TÍTULO IV - DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL **CAPÍTULO I - DA DEFINIÇÃO DA ÁREA CENTRAL**

Art. 107 Entende-se por área central a área interna ao Anel Viário, circundada pelas seguintes vias: Avenida Senador Vitorino Freire, Avenida Beira Mar e Avenida Camboa.

Parágrafo único. A Área Central contém o Centro Histórico que corresponde à área tombada através de lei federal e considerada patrimônio mundial pela UNESCO.

CAPÍTULO II - DAS PROPOSTAS ESPECÍFICAS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 108 A Área Central é objeto de propostas específicas estabelecidas no Plano de Mobilidade, elencadas no Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.

SEÇÃO I - DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 109 Os deslocamentos efetuados por Transporte Coletivo na Área Central serão organizados pela efetivação das propostas específicas do Plano de Mobilidade, tais como: a implantação de vias com priorização ao Transporte Coletivo, integração entre modos ônibus e bicicleta e qualificação dos pontos e estações de embarque.

Parágrafo único. As propostas relacionadas ao Transporte Coletivo na Área Central estão indicadas nos itens de 8, 10 e 14 do Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.

SEÇÃO II - DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 110 A oferta de vagas de estacionamento na Área Central será objeto de estudo específico no Plano de Mobilidade, indicado no item 3 - reorganização das áreas de estacionamento e redimensionamento da oferta de vagas – do Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.

Parágrafo único. As diretrizes de planejamento das áreas de estacionamento na área central deverão favorecer o uso de modos de transporte coletivos e transportes não-motorizados na Área Central.



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

SEÇÃO III - DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA

Art. 111 A utilização da bicicleta como meio de transporte por usuários que têm origem ou destino na Área Central será impulsionada pela efetivação das propostas específicas do Plano de Mobilidade, notadamente através da implantação de bicicletários e paraciclos e de ciclorotas.

Parágrafo único. As propostas relacionadas ao uso da bicicleta na Área Central estão indicadas nos itens de 16 e 17 do Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.

SEÇÃO IV - DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 112 A circulação de pedestres na Área Central, será beneficiada pela efetivação das propostas específicas do Plano de Mobilidade, tais como: melhoria das calçadas através de estudo e projeto de revitalização, melhoria da iluminação pública e medidas de priorização da circulação de pedestres, notadamente no Centro Histórico.

Parágrafo único. As propostas relacionadas à Circulação de Pedestres na Área Central estão indicadas nos itens de 19, 20 e 21 do Anexo 01 - Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de São Luís, desta Lei.

TÍTULO V - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Art. 113 O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT e regulamentará:

I - o trânsito de mercadorias dentro do município, suas rotas, horários de fluxo, cargas e descargas, inclusive restrições específicas, através de sinalização viária específica;

II - a instalação, operação e manutenção de sinalização viária e mobiliário urbano, relativos ao sistema de viação, inclusive aos limitadores de velocidade;

III - as concessões públicas aos serviços de exploração publicitária no mobiliário urbano; e

IV - a fiscalização dos serviços de transporte público no município.

§ 1º. As atividades da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT poderão ser subsidiadas pelas demais Secretarias no que concernem as ações estratégicas e elaboração do desenho urbano para a instalação de equipamentos públicos e mobiliário urbano para o sistema de trânsito.

§ 2º. Os parâmetros técnicos para definição de publicidades em mobiliário urbano e equipamentos públicos, assim como as condições de usos e conduta no serviço de transporte público no município serão regradas pelas legislações específicas.

§ 3º. As publicidades em mobiliário urbano e equipamentos públicos serão ordenadas pela legislação municipal, atendendo especificamente aos artigos 82 e 83 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997).



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

§ 4º A sinalização viária é subdividida em sinais verticais, marcas horizontais e dispositivos auxiliares, e obedecem aos parâmetros técnicos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997) e normas legais e regulamentares em vigor.

Art. 114 A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário são de competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito com circunscrição sobre as vias.

Art. 115 A Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, fiscalizará o Sistema Municipal de Trânsito podendo contar com o auxílio da Polícia Militar do Estado do Maranhão mediante convênio.

TÍTULO VI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 116 Esta Lei deverá ser revista pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público.

Art. 117 O Poder Público Municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 118 A transgressão do exposto nesta Lei caracterizará infração e enquadramento no ordenamento jurídico pertinente.

Art. 119 As despesas decorrentes do cumprimento desta Lei correrão a conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 120 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos quanto o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem, que a cumpram e a façam cumprir, tão inteiramente como nela se contém. A Secretaria Municipal de Governo a faça imprimir, publicar e correr.

PALÁCIO DE LA RAVARDIERE, EM SÃO LUÍS, 28 DE DEZEMBRO DE 2017, 196º DA INDEPENDÊNCIA E 129º DA REPÚBLICA.

EDIVALDO DE HOLANDA BRAGA JÚNIOR
Prefeito

(Originária do Projeto de Lei nº 243/2017 de autoria do Executivo)



PREFEITURA DE SÃO LUÍS

LEI Nº 6.292, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2017.

ANEXO 01 PROGRAMA TÉCNICO DO PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS

SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO	
1	Implantação de medidas de proteção a vida
2	Execução de obras viárias e de sinalização visando a organização do fluxo em pontos críticos do sistema viário
3	Elaboração de estudo e plano que reorganize e regule a oferta de vagas de estacionamento e vagas de taxi
4	Elaboração e Divulgação de Campanhas Educativas ligadas à Segurança Viária
5	Implantação de corredores de ônibus, contemplando estudos de inserção urbana.
CARGAS	
6	Estudo de diagnóstico das condições atuais da circulação de cargas no Município.
7	Plano de Circulação de Cargas
TRANSPORTE COLETIVO	
8	Implantação de vias com priorização ao transporte coletivo.
9	Estudo e projeto de um Sistema de Informação ao Usuário de Transporte Público Coletivo
10	Estudo de ampliação da rede de transporte e aprimoramento dos esquemas de integração entre as linhas.
11	Implantação de um Centro de Controle Operacional do Transporte Coletivo
12	Implantação de sistema de gestão operacional do sistema de transporte coletivo com capacidade para acompanhamento e adoção de medidas corretivas em tempo real, além de informações ao usuário
13	Plano de Estruturação da Rede de Transportes.
14	Estudo e projetos de qualificação dos pontos de embarque e desembarque de Transporte Coletivo (acessibilidade e infraestrutura)
15	Implantação de medidas que proporcionem conforto térmico aos usuários nos ônibus (Ar-condicionado)
BICICLETA	
16	Implantação de estacionamento de bicicletas (bicicletários e paraciclos) nos terminais de integração e outros pontos de interesse da rede
17	Estudo de viabilidade de uma rede de ciclorrotas na Região Central e suas conexões com bairros adjacentes
18	Plano Cicloviário Municipal
PEDESTRE	
19	Estudo e projetos de revitalização de calçadas
20	Estudo e projeto de melhorias na iluminação pública do Município, visando a segurança.
21	Estudo e projetos de priorização do pedestre no Centro Histórico
22	Plano Municipal de Circulação de Pedestres
ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL E PARTICIPAÇÃO POPULAR	
23	Criação do Setor de Gerenciamento do Transporte não Motorizado na SMTT
24	Criação do Setor de Comunicação e Mídia
25	Criação de banco de dados primários sobre o transporte coletivo e sistemas de divulgação.
26	Criação do Conselho Municipal da Mobilidade Urbana - CMU com integrantes da sociedade civil e participação de outros órgãos municipais de relevância para a mobilidade.
ASPECTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS	
27	Convênio com Secretaria de Urbanismo e Habitação para desenvolvimento de estudos, planos e projetos de requalificação urbana em bairros atualmente sem controle urbanístico
28	Elaboração de inventário de emissões de poluentes afim de facilitar o monitoramento do impacto de medidas de redução da poluição urbana
29	Estudo de viabilidade de utilização de novas tecnologias veiculares
30	Estudo de viabilidade técnica de transporte de baixa capacidade para circulação de pessoas na Região Central e em especial no Centro Histórico