



PROJETO DE LEI Nº 030/2025.

EMENTA: Institui o SISMOB, Sistema de Mobilidade Urbana do Município de Trindade-PE e dá outras providências.

A PREFEITA DO MUNICÍPIO DE TRINDADE, ESTADO DE PERNAMBUCO, a Exma. Sra. Helbe Da Silva Rodrigues Do Nascimento, no uso de suas atribuições que são conferidas pela art. 70, II, da Lei Orgânica Municipal, submete à apreciação do Poder Legislativo Municipal, o seguinte projeto de lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES - SISMOB

Art. 1º. Esta Lei estabelece a criação do SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana de Trindade, regulamenta a Política de Mobilidade Urbana do Município de Trindade, estabelecida no Plano Diretor Participativo do Município de Trindade, Lei nº 687, de 25 de janeiro de 2007, considerando os dispositivos pertinentes da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, que tratam da política de desenvolvimento urbano.

Parágrafo único. A gestão e a administração do SISMOB ficarão sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Administração, que atuará como órgão coordenador e executor das diretrizes e ações estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º. O SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana de Trindade consolida os diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Trindade e regulamenta a política de Mobilidade Urbana, cujo objeto é a interação do





conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte.

Art. 3º. A política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana. Mobilidade Urbana que é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de calçadas, ciclovias e vias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 4º. As diretrizes da Política de Mobilidade Urbana têm como objetivos:

I – Integrar a política de mobilidade urbana com o desenvolvimento urbano estabelecido no Plano Diretor Municipal, e suas Leis Complementares, e a Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

II – Priorizar projetos de Mobilidade Urbana de Transporte Público estruturadores e indutores da ocupação urbana integrada do Município.

III – Priorizar os meios não motorizados sobre os motorizados.

IV – Priorizar os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado.

V – Proporcionar a complementaridade entre meios de Mobilidade Urbana e serviços públicos de transporte coletivo e transporte não motorizado.

VI – Diminuir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

VII – Incentivar o desenvolvimento tecnológico e o uso de energias renováveis e não poluentes.

Art. 5º. O SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana de Trindade presente nesta Lei engloba os seguintes temas:

I – SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana;





II – Calçadas e Passeios Públicos;

III – Sistema de Transporte Público;

IV – Sistema Viário;

V – Sistema Cicloviação;

VI – Serviço de Utilidade Pública de Transporte Individual de Passageiros (Táxi, Mototáxi, Motoboy, Motofrete, Moto por Aplicativo, Transporte por aplicativo, Transporte Especial, Turismo, Fretamento e Transporte Escolar);

VII – Sistema de Estacionamento Rotativo;

VIII – Serviço de Transporte Complementar

IX – Acessibilidade Universal com garantia a Mobilidade Urbana do Município;

CAPÍTULO II

DAS CALÇADAS E PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 6º. Todas as vias públicas do município devem possuir calçadas, destinadas predominantemente à circulação de pedestres e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação e, estando de acordo com as normas legais e técnicas, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes, conforme norma ABNT/NBR 9050/2004 atualizada.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas e passeios públicos.

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

§ 3º Sob as calçadas poderão ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso mediante autorização da Administração Municipal.

Art. 7º. Dentro do perímetro urbano do município o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente à testada do seu lote e mantê-la





em perfeitas condições, observadas, a legislação municipal existente e o preconizado no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Trindade (PE).

Parágrafo Único. Considera-se em "más condições", as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal. Em casos onde não for possível a aplicação da referida norma deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Art. 8º. Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 9º. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I – acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2004;

II – Mobiliário Urbano – NBR 9283/86;

III – Equipamento Urbano – NBR 9284/86;

Parágrafo Único. Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal e nos casos onde não for possível a aplicação das normas citadas deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 10. O sistema de transporte público coletivo de Trindade, como política pública terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município, devendo o atendimento do transporte público ser estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços e considera-se atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 400 metros das vias onde passam serviços de transporte público coletivo.

Art. 11. A rede de serviços de transporte público será composta dos seguintes serviços:





I – Convencionais;

II – Interbairros;

III – Complementares.

Art. 12. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

I – Captação na área de origem;

II – Transporte da origem ao destino;

III – Distribuição na área de destino;

IV – Integração com os diversos modais.

Art. 13. Serão implantados de acordo com as revisões previstas no SISMOB os necessários corredores de transporte, terminais e pontos de integração visando à ampliação e adequação à demanda e a atualização tecnológica da Rede de Transporte Público.

CAPITULO IV **DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 14. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 15. A hierarquia viária do município atendendo o Código de Trânsito e demais legislações pertinentes tem a seguinte classificação:

I – VIA ARTERIAL: as vias arteriais correspondem à estrutura principal do sistema viário urbano, com média fluidez de tráfego, próprias para operação do sistema de transporte coletivo, com acessibilidade aos usos lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;





II – VIA COLETORA: as vias coletoras recebem e distribuem o tráfego entre as vias arteriais e locais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade ao uso lindeiro e às distintas áreas do município, integração com o uso e ocupação do solo, e próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral;

III – VIA LOCAL: as vias locais são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

IV – VIA MARGINAL: são vias coletoras especiais que margeiam rodovias ou áreas de proteção permanente.

V – VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES – são vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Art. 16. A hierarquização e a caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância na estruturação urbana, serão definidas pela ADEMUTRAN, de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo e o SISMOB, e exigirá:

I – Gabarito específico e critérios mínimos;

II – Interligação da nova via ao sistema viário existente;

III – Consonância com hierarquia do sistema viário acima citado.

CAPÍTULO V **DO SISTEMA CICLOVIÁRIO**

Art. 17. O sistema ciclovitário do município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 18. O traçado do sistema ciclovitário abrange a área urbanizada do município e ficará a critério da ADEMUTRAN estabelecer as rotas de acordo com a demanda, de acordo com a Proposta da Rede Ciclovitária apresentada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Trindade (PE).





Art. 19. O sistema ciclovitário do município é composto de:

I – Ciclovias;

II – Ciclofaixas;

III – Paraciclos;

IV – Bicicletários.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas segregados das pistas de rolamento dos veículos, e de pedestres mediante a utilização de barreiras físicas como calçadas, muretas e meios-fios.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas nas pistas de rolamento de veículos ou nas calçadas, parcialmente segregadas e delimitadas por sinalização horizontal ou diferenciação de piso.

§ 3º Paraciclos são dispositivos específicos para apoiar e travar bicicletas.

§ 4º Bicicletários são espaços para estacionamento de bicicletas com paraciclos, controle de acesso e geralmente em áreas cobertas.

Art. 20. As ciclovias e ciclofaixas deverão atender aos parâmetros ditados pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, editado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, principalmente no que se refere as suas dimensões e a sua sinalização.

Art. 21. Os Paraciclos e Bicicletários poderão ser instalados, de acordo com a demanda, em locais específicos, nos principais polos de atração de ciclistas e de interesse da população, a critério da DEMUTRAN.

CAPÍTULO VI

DOS SERVIÇOS DE UTILIDADE PÚBLICA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E OUTROS

Art. 22. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base





nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 23. O direito à exploração de serviços de táxi e mototáxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público municipal.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos Artigos 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Art. 24. O Serviço Municipal de Táxi - STX/Trindade define-se como transporte de passageiros em veículos automotores, provido de caráter de utilidade pública, tendo por finalidade a locomoção de pessoas a locais estabelecidos, mediante pagamento de tarifa equivalente ao valor registrado no taxímetro, condicionado à prévia concessão de permissão pelo Município de Trindade.

Art. 25. Define-se como Serviço Municipal de Mototáxi - SMTX/Trindade o serviço de transporte individual de passageiros em veículo automotor de espécie motocicleta, nos termos do art. 96, II, a, 4, do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, provido de caráter de utilidade pública, tendo por finalidade a locomoção de pessoas a locais estabelecidos, mediante pagamento de tarifa fixada. A exploração do Serviço de Mototáxi condicionado à prévia concessão de permissão pelo Município de Trindade, desde que cumpridas as exigências previstas pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 e demais normas aplicáveis.

CAPÍTULO VII

DOS SERVIÇOS DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM VIA PÚBLICA

Art. 26. Na forma do Art. 24, inciso X, da Lei Federal nº 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro, o Poder Executivo Municipal fica autorizado a implantar, manter, operar e





explorar diretamente ou mediante concessão/permissão, o Sistema de Estacionamento Rotativo Controlado Pago para veículos automotores, motocicletas, motonetas, veículos de transportes de carga e de passageiros, e recipientes para transportes de entulhos que venham a ocupar espaço nas vias e logradouros públicos do Município de Trindade, em áreas especiais, denominadas de "Zona Azul".

Art. 27. O estacionamento rotativo instituído por esta Lei, integra o sistema de mobilidade e acessibilidade, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 28. O direito as vagas descritas no artigo 41 da Lei Federal nº 10.741/2003, no art. 47 da Lei Federal 13.146/2015, e no art. 387 da Lei Complementar nº 8/2002, deverão ser ocupadas de forma privativa, sendo vedado o compartilhamento destas vagas, no estacionamento objeto desta Lei.

CAPÍTULO VIII

DO TRANSPORTE COMPLEMENTAR

Art. 29. O transporte de passageiros em veículos de médio porte tipo Van/Micro-ônibus para transporte de passageiros, no Município de Trindade, doravante denominado "Complementar Rural/Distrital", constitui serviço de interesse público.

Art. 30. O Complementar Rural/Distrital no Município de Trindade será outorgado mediante Termo de Autorização emitido pelo Poder Concedente DEMUTRAN e Alvará de Licença, expedido pelo Município de Trindade, depois de cumpridas as condições previstas em legislação vigente em conformidade com o CTB e seus regulamentos, mediante processo que assegure participação aos interessados, e terá natureza discricionária.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. O SISMOB deverá ser revisado e atualizado a cada 5 (cinco) anos e/ou mediante solicitação do Executivo e do Legislativo Municipal de estudos para alterações.

Art. 32. O acompanhamento e alterações que se fizerem necessárias ao SISMOB, será realizado pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – CMMU.





Art. 33. Para cumprimento da política e diretrizes da Lei Federal de Mobilidade Urbana nº. 12.587 de 03 de janeiro de 2012, fica o Executivo Municipal autorizado a licitar quaisquer dos temas elencados nos capítulos desta Lei.

Art. 34. O Poder Executivo regulamentará através de ato próprio, no que couber, as disposições desta Lei.

Art. 35. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando expressamente revogada a Lei Municipal nº 885, de 05 de novembro de julho de 2012, bem como todas as demais disposições em contrário.

**GABINETE DA PREFEITA MUNICIPAL DE TRINDADE ESTADO DE PERNAMBUCO, EM 04
DE AGOSTO DE 2025.**

HELBE DA SILVA RODRIGUES NASCIMENTO
PREFEITA





MENSAGEM JUSTIFICATIVA

Projeto de Lei Nº 030/2025

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Excelentíssimas Senhoras Vereadoras,
Excelentíssimos Senhores Vereadores,

Tenho a honra de submeter à elevada apreciação e deliberação de Vossa Excelência e seus ilustres pares o incluso Projeto de Lei que institui o SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana de Trindade-PE e dá outras providências.

A Lei Federal 12.587/2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e determina aos Municípios o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana.

O Sistema de Mobilidade Urbana é um instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da Lei 12.587/2012. Dentre estes princípios, estão a busca pela acessibilidade universal e a equidade no acesso ao cidadão ao transporte público coletivo.

Justifica-se o cumprimento da medida para que o município não fique impedido de receber recursos orçamentários federais destinados a Mobilidade Urbana.

O Projeto de Lei que ora enviamos busca a integração entre os diferentes modos de transportes e também a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município, definindo ainda os modos e a classificação dos serviços de transporte e apresentando os itens de infraestrutura de mobilidade urbana.

Contempla a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo nos níveis federal, estadual e municipal – Plano Diretor do Município de Trindade, Lei Nº 687, de 25 de janeiro de 2007, Lei Federal 10.098 de 19 de dezembro de 2000 – normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.





O Projeto de Lei prevê a avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a cinco anos e também exige contar nas 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, bem como, promover as devidas licitações relacionadas ao Projeto de Lei de Mobilidade Urbana.

As bases metodológicas em que se assentaram as discussões e a elaboração do SISMOB fundamentam-se nos estudos e Plano de Mobilidade Urbana desenvolvido pelo DEMUTRAN – Departamento Municipal de Mobilidade Urbana de Trânsito e Transporte de Trindade.

Este Projeto, resultado de amplo estudo, assessoria técnica e jurídica, contempla todos os novos instrumentos criados pelo Estatuto da Cidade e ora disponibilizados através da adequação à legislação Municipal para o incremento do desenvolvimento socioeconômico de Trindade.

Assim, conforme impõe a legislação, Trindade incorpora em seu Plano Diretor o SISMOB – Sistema de Mobilidade Urbana de Trindade e seus instrumentos de planejamento.

Cumprе ressaltar que este instrumento dependerá de ações de regulamentação que vão acontecer, como ocorre em plano estratégico no médio e longo prazo.

Como podem observar foi elaborado um Projeto de Lei que tem como característica ser sintético, estendendo-se apenas no que pode ser considerado relevante para o futuro da cidade.

A mobilidade urbana é um tema amplo, que vai além do debate sobre transporte urbano e abrange questões de desenvolvimento urbano, como o uso e a ocupação do solo. A saúde e a qualidade de vida das pessoas estão intimamente ligadas às suas condições de locomoção cotidiana. Por isso a importância de se buscar modelos de cidades sustentáveis.

Por isso, ao encaminhar esta proposição aos Excelentíssimo Senhor Presidente e Excelentíssimos Senhores Vereadores, espero e confio que a mesma seja





TRINDADE
GOVERNO MUNICIPAL

Você faz
Trindade
Melhor!

aprovada por unanimidade dos membros dessa Egrégia Câmara Municipal e reitero a Vossa Excelência e seus nobres pares os meus protestos de respeito e consideração.

Atenciosamente,

HELBE DA SILVA RODRIGUES NASCIMENTO
PREFEITA



AV. PREFEITO MARCOS PEREIRA LIMA, 567
CENTRO, TRINDADE-PE CEP: 56-250-000

CNPJ: 11.040.912/0001-03



(87) 3870-1156



www.trindade.pe.gov.br