



Mensagem de Lei nº 026 / 2026.

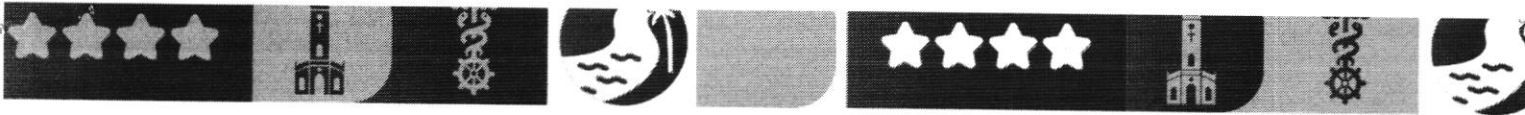
Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara,

Tenho a honra de submeter à elevada apreciação dos Excelentíssimos Senhores Vereadores, por intermédio de Vossa Excelência, o incluso Projeto de Lei Complementar que **"Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) do Município de São João de Meriti, estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, cria o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana e o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, e dá outras providências."**

A presente proposição tem por finalidade instituir, no âmbito do Município de São João de Meriti, um instrumento estruturante de planejamento e gestão da mobilidade urbana, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), promovendo a integração entre transporte, uso do solo, acessibilidade e desenvolvimento urbano sustentável.

O Projeto de Lei Complementar estabelece bases normativas modernas e alinhadas às melhores práticas de planejamento urbano, contemplando princípios como acessibilidade universal, equidade no uso do espaço público, segurança viária, sustentabilidade ambiental e eficiência na prestação dos serviços de transporte, conforme expressamente previsto na legislação federal de regência.

Além disso, a proposta institui diretrizes estratégicas voltadas à priorização dos modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo, à integração entre os diferentes modais, à promoção da mobilidade ativa e à mitigação dos impactos ambientais decorrentes da circulação urbana, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população meritienses.



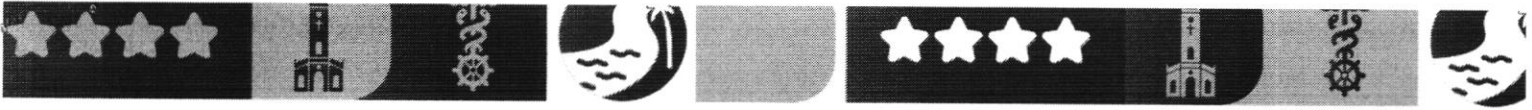
O Projeto também prevê a criação do **Sistema Municipal de Mobilidade Urbana**, como estrutura de governança e articulação institucional, bem como do **Fundo Municipal de Mobilidade Urbana**, instrumento essencial para viabilizar o financiamento das ações, projetos e políticas públicas do setor, garantindo maior eficiência, transparência e capacidade de investimento por parte do Município.

Destaca-se, ainda, que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana será elaborado com ampla participação social, por meio de audiências públicas, consultas eletrônicas e mecanismos de controle social, assegurando a gestão democrática e a construção coletiva das soluções para os desafios da mobilidade no Município.

A iniciativa também promove a integração do planejamento da mobilidade com os instrumentos orçamentários municipais, como o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA), garantindo que as ações previstas sejam efetivamente incorporadas à programação governamental e executadas de forma coordenada.

Trata-se, portanto, de medida de elevado interesse público, que visa estruturar, de forma definitiva, a política municipal de mobilidade urbana, dotando o Município de instrumentos técnicos, jurídicos e financeiros capazes de enfrentar os desafios atuais e futuros relacionados à circulação urbana, ao transporte público e à acessibilidade.

Por fim, cumpre destacar que a proposição observa a competência constitucional do Município para legislar sobre assuntos de interesse local e promover o adequado ordenamento territorial, nos termos do art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal, bem como guarda plena compatibilidade com o Plano Diretor Municipal vigente.



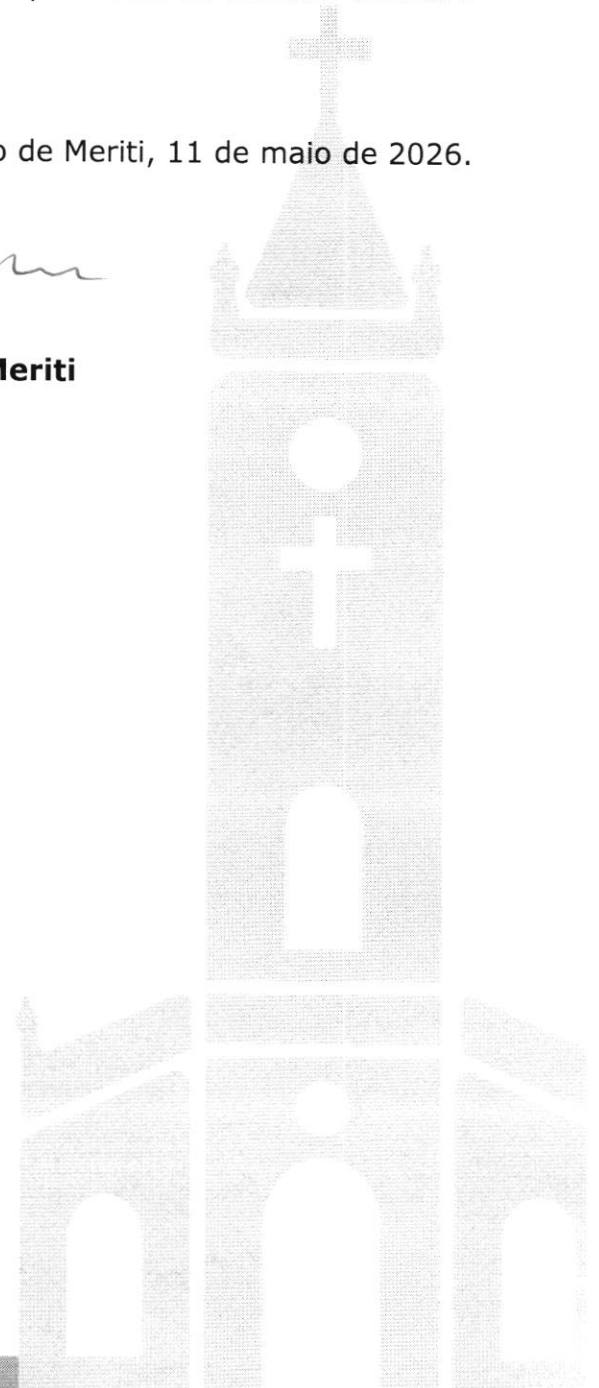
Procuradoria Geral

Diante da relevância da matéria e de seu impacto direto na organização urbana, na mobilidade da população e na eficiência da gestão pública municipal, conto com o apoio dessa Egrégia Câmara Municipal para a apreciação e aprovação do presente Projeto de Lei Complementar.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência os protestos de elevada estima e distinta consideração.

São João de Meriti, 11 de maio de 2026.

Léo Vieira
Prefeito de São João de Meriti





PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº _____ DE _____ DE _____ DE 2026

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) do Município de São João de Meriti, estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, cria o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana e o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DE MERITI, Estado do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DE MERITI aprovou e ele sanciona a seguinte lei:

L E I:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) do Município de São João de Meriti, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e da Política Municipal de Mobilidade Urbana definida nesta Lei.

Parágrafo único. A presente Lei Complementar é editada com fundamento na competência municipal para legislar sobre interesse local (art. 30, I e II, da Constituição Federal), em observância às diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012, e em integração sistemática com o Plano Diretor Municipal, instituído pela Lei Complementar nº 205, de 2021, justificando-se a forma de lei complementar pela necessidade de uniformidade hierárquica com os instrumentos de política urbana municipal e por expressa iniciativa



do Chefe do Poder Executivo, nos termos do art. 61, §1º, II, alíneas "b" e "e", da Constituição Federal, aplicado por simetria ao âmbito municipal.

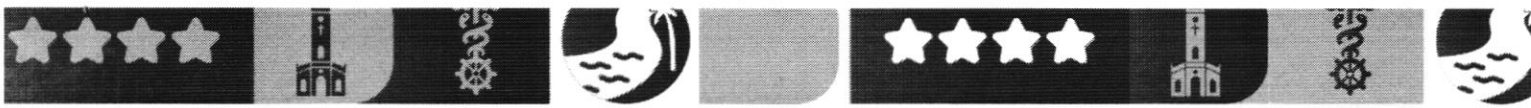
Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios, nos termos do art. 5º da Lei Federal nº 12.587/2012:

- I** – acessibilidade universal;
- II** – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões social, econômica e ambiental;
- III** – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV** – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V** – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política de mobilidade;
- VI** – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII** – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII** – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX** – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Parágrafo único. Complementam-se os princípios deste artigo com as demais definições e diretrizes estabelecidas na Lei Federal nº 12.587/2012, notadamente em seus arts. 6º, 7º e 8º.

Art. 3º Para os fins desta Lei Complementar, consideram-se as seguintes definições:

- I** – Mobilidade Ativa ou Transporte Não Motorizado: todo deslocamento baseado no esforço físico humano, incluindo pedestres, corrida, uso de bicicletas convencionais, patinetes não motorizados, skates e demais modos de propulsão humana;
- II** – Micromobilidade: modalidade de transporte individual ou compartilhada que utiliza veículos leves, de baixa velocidade, movidos a propulsão humana ou elétrica,



destinados preferencialmente a viagens de curta distância, incluindo bicicletas elétricas, patinetes elétricos, hoverboards, monociclos elétricos e similares;

III – Ciclovía: via ou pista exclusiva para circulação de bicicletas e demais modos de micromobilidade, segregada fisicamente do tráfego motorizado;

IV – Ciclofaixa: faixa exclusiva para circulação de bicicletas e demais modos de micromobilidade, delimitada por sinalização horizontal e vertical, podendo ser implantada sobre o leito da via pública;

V – Calçada ou Passeio Público: parte da via pública destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo garantir condições de acessibilidade universal;

VI – Via Compartilhada: via ou espaço público onde a circulação de diferentes modos (pedestres, ciclistas, veículos de micromobilidade e veículos motorizados) ocorre de forma integrada, com prioridade para os modos ativos e limites de velocidade reduzidos;

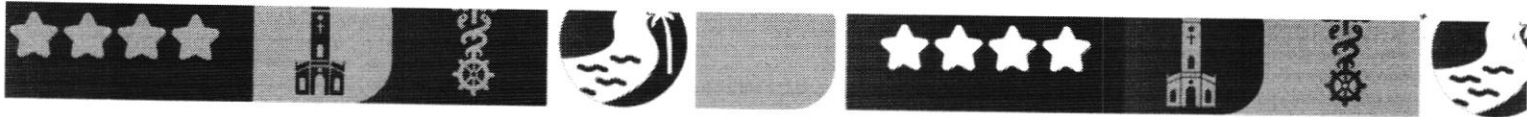
VII – Sistema de Bicicletas Compartilhadas: serviço público ou privado que disponibiliza bicicletas para uso compartilhado da população, mediante estações fixas ou sistema sem estação;

VIII – Sistema de Patinetes Compartilhados: serviço público ou privado que disponibiliza patinetes elétricos ou não motorizados para uso compartilhado da população;

IX – Última Milha (Last Mile): segmento final de um deslocamento, geralmente de curta distância, que conecta o usuário a um modal de transporte de maior capacidade ou ao destino final;

X – Zona de Tráfego Calmo (Zona 30): área urbana onde a velocidade máxima é limitada a 30 km/h, com prioridade para pedestres, ciclistas e modos de micromobilidade, por meio de medidas de moderação de tráfego.

Art. 4º O PMMU é o instrumento vinculante para a atuação do Poder Público Municipal e para a prestação dos serviços de interesse coletivo na área de mobilidade urbana, devendo suas disposições ser observadas:



- I** – na elaboração e execução do Plano Plurianual (PPA), da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA) do Município;
- II** – na análise e aprovação de projetos de parcelamento do solo, edificações e empreendimentos de impacto;
- III** – na definição de prioridades para aplicação de recursos oriundos de operações de crédito, convênios e transferências voluntárias;
- IV** – na atuação dos órgãos e entidades da administração pública municipal direta e indireta com competências relacionadas à mobilidade, trânsito, transporte, planejamento urbano, meio ambiente e desenvolvimento social.

CAPÍTULO II

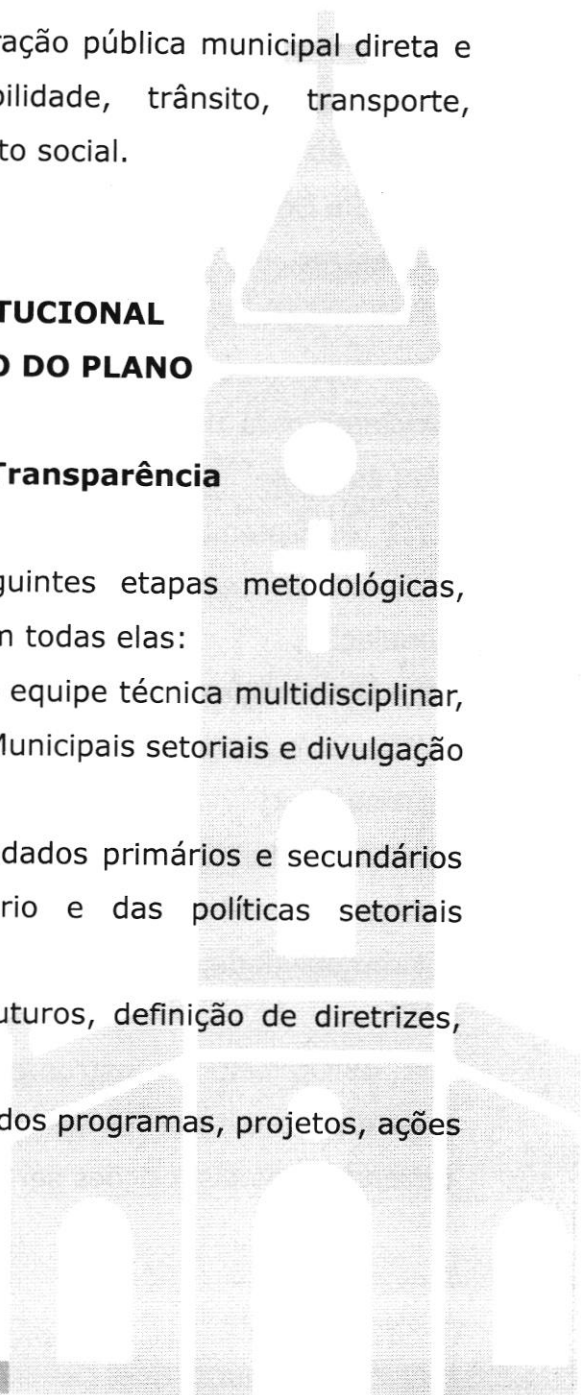
DA ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL E DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO

Seção I

Da Abordagem Metodológica e da Transparência

Art. 5º A elaboração do PMMU observará as seguintes etapas metodológicas, garantindo-se a transparência e a participação social em todas elas:

- I** – Fase Preparatória e de Mobilização: constituição de equipe técnica multidisciplinar, realização de reuniões preliminares com os Conselhos Municipais setoriais e divulgação do início do processo;
- II** – Fase de Diagnóstico: levantamento e análise de dados primários e secundários sobre a situação atual da mobilidade, do território e das políticas setoriais interdependentes;
- III** – Fase de Prognóstico: elaboração de cenários futuros, definição de diretrizes, objetivos, metas e ações;
- IV** – Fase de Formulação das Propostas: detalhamento dos programas, projetos, ações e instrumentos de gestão e financiamento;





V – Fase de Validação e Aprovação: realização de audiências públicas, consultas públicas e encaminhamento do projeto de lei à Câmara Municipal.

Art. 6º Fica assegurada a participação da sociedade civil no processo de elaboração e implementação do PMMU, em cumprimento ao princípio da gestão democrática, por meio de:

I – audiências públicas regionais, garantindo a participação de moradores de todos os bairros;

II – consultas públicas eletrônicas, no portal da Prefeitura;

III – oficinas participativas temáticas com segmentos específicos (idosos, pessoas com deficiência, estudantes, trabalhadores, ciclistas, etc.);

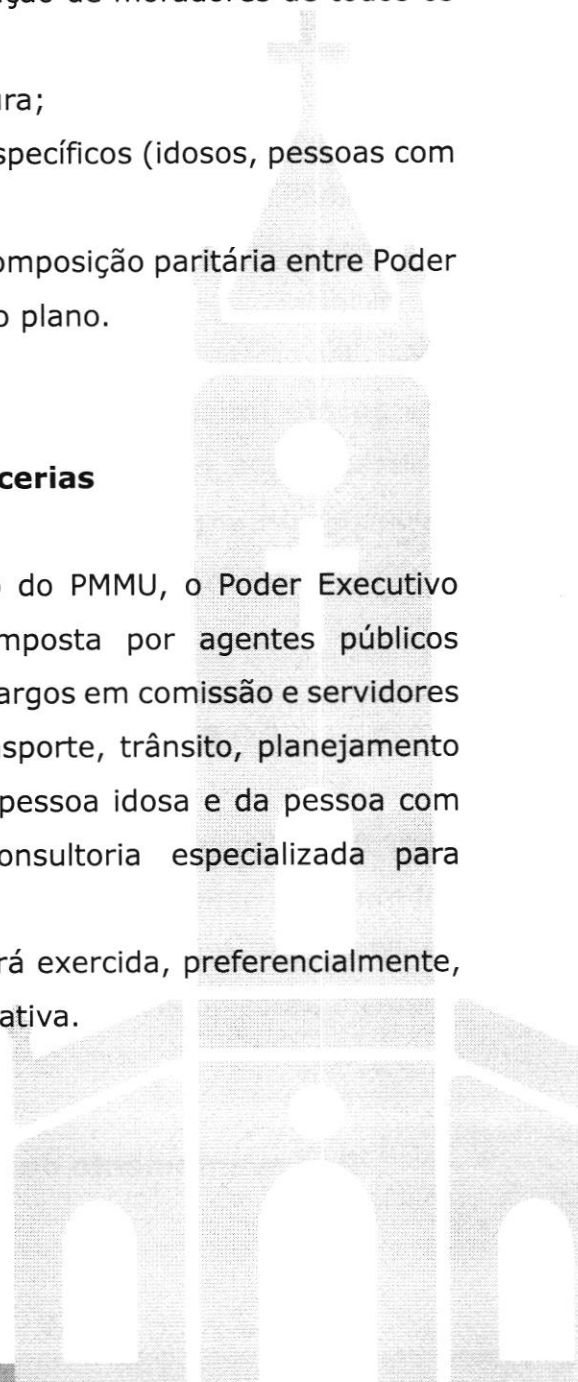
IV – criação de um Comitê de Acompanhamento, com composição paritária entre Poder Público e sociedade civil, para monitorar a elaboração do plano.

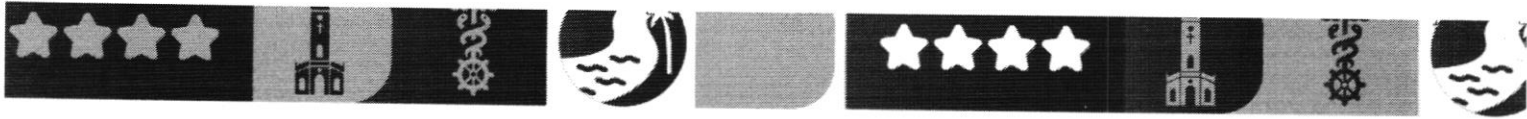
Seção II

Da Equipe Técnica e das Parcerias

Art. 7º Para a condução dos trabalhos de elaboração do PMMU, o Poder Executivo deverá constituir equipe técnica multidisciplinar, composta por agentes públicos municipais, incluídos servidores efetivos, ocupantes de cargos em comissão e servidores cedidos por outros entes federados, das áreas de transporte, trânsito, planejamento urbano, meio ambiente, assistência social, direitos da pessoa idosa e da pessoa com deficiência, podendo, justificadamente, contratar consultoria especializada para complementar a capacidade técnica.

Parágrafo único. A coordenação da equipe técnica será exercida, preferencialmente, por servidor efetivo, garantida a continuidade administrativa.





Art. 8º São diretrizes para a atuação do Poder Executivo na celebração de convênios, termos de cooperação técnica e parcerias, no âmbito de sua competência administrativa, e articulação preferencial com os seguintes órgãos e entidades:

I – órgãos estaduais: Detran-RJ, Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS), AGETRANSP, Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO-RJ), Instituto Estadual do Ambiente (INEA) e Fundação CEPERJ;

II – órgãos federais: Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Caixa Econômica Federal e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);

III – Municípios vizinhos e o Governo do Estado do Rio de Janeiro, para o tratamento integrado das questões metropolitanas de mobilidade que transcendam os limites municipais;

IV – Universidades e instituições de pesquisa, para apoio na coleta e análise de dados.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não exclui a celebração de parcerias com outros órgãos e entidades não listados, nem condiciona a validade dos atos de cooperação à prévia autorização legislativa, ressalvados os casos em que a lei exigir autorização específica.

CAPÍTULO III

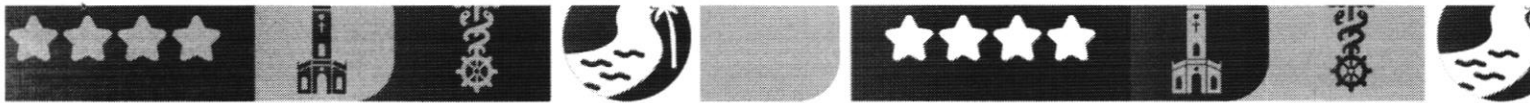
DO DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 9º O diagnóstico do sistema de mobilidade urbana será construído a partir das informações obtidas nas fases de levantamento descritas nesta Lei e deverá retratar a realidade do Município, servindo de base para a definição das diretrizes, objetivos, metas e ações do PMMU.

Seção I

Do Levantamento de Informações junto à Administração Municipal





Art. 10. Para subsidiar o diagnóstico, a coordenação do PMMU deverá solicitar formalmente aos órgãos da administração pública municipal direta e indireta o fornecimento de cópia digital dos seguintes documentos e informações:

I – Gabinete do Prefeito e Procuradoria Geral do Município:

- a)** Lei Orgânica Municipal atualizada;
- b)** legislação municipal correlata (código de obras, código de posturas, leis de parcelamento do solo);

II – Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (ou congêneres):

- a)** Lei do Plano Diretor (Lei Complementar nº 205/2021) e respectivos mapas;
- b)** leis de uso e ocupação do solo (zoneamento econômico, industrial e ambiental);
- c)** planos setoriais de saneamento básico, habitação de interesse social e meio ambiente, se houver;
- d)** estudos, pesquisas ou planos anteriores na área de transporte e sistema viário;

III – Secretaria Municipal de Fazenda ou Planejamento:

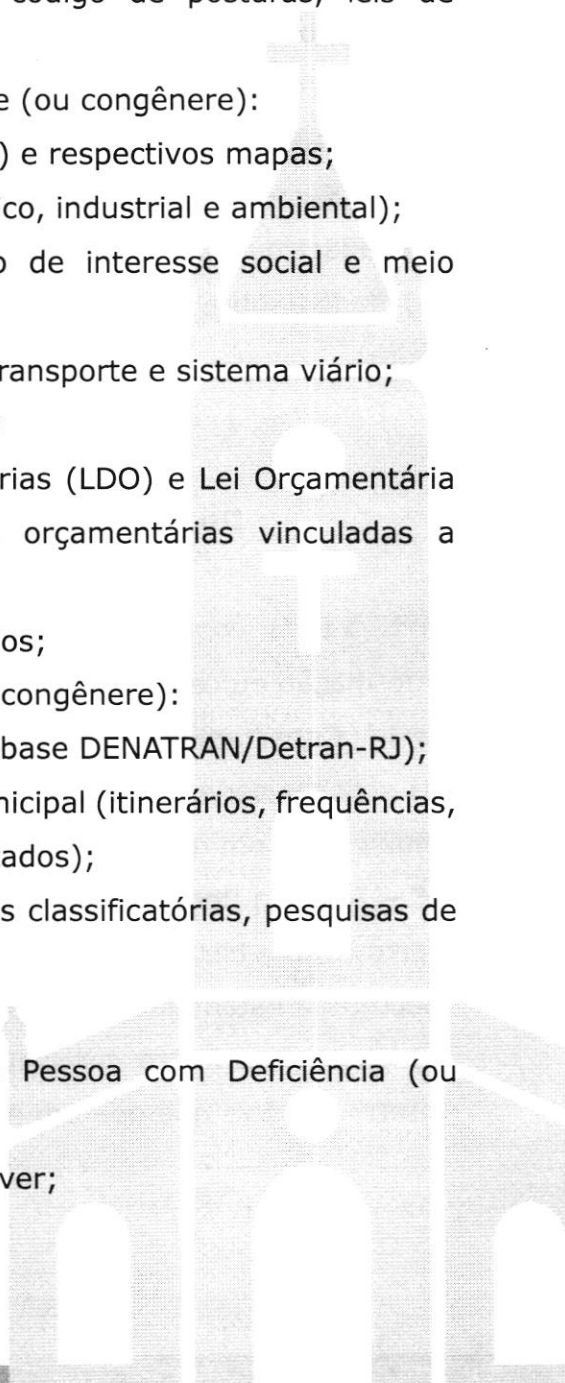
- a)** Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA) vigentes, com identificação das ações orçamentárias vinculadas a transporte, trânsito e infraestrutura viária;
- b)** prestações de contas anuais dos últimos 5 (cinco) anos;

IV – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (ou congêneres):

- a)** dados da frota de veículos registrados no município (base DENATRAN/Detran-RJ);
- b)** cadastro das linhas de transporte público coletivo municipal (itinerários, frequências, tarifas, idade da frota, número de passageiros transportados);
- c)** estudos de origem e destino, contagens volumétricas classificatórias, pesquisas de embarque e desembarque, se houver;
- d)** dados sobre acidentalidade de trânsito no município;

V – Secretaria Municipal de Atenção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência (ou congêneres):

- a)** Plano Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa, se houver;





- b)** Plano Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, se houver;
- c)** Programa Municipal de Acessibilidade;
- d)** relação de equipamentos públicos estratégicos (centros de convivência, CRAS, unidades de saúde) para priorização de rotas acessíveis;
- VI** – Secretaria Municipal de Assistência Social e Direitos Humanos (ou congêneres):
 - a)** Plano Municipal de Assistência Social;
 - b)** Plano Municipal de Promoção, Proteção e Defesa dos Direitos de Crianças e Adolescentes;
 - c)** diagnóstico da população em situação de rua e sua relação com a mobilidade;
- VII** – Secretaria Municipal de Educação:
 - a)** cadastro das escolas municipais e estaduais no território;
 - b)** dados sobre o transporte escolar municipal (rotas, número de alunos atendidos, frota).

Seção II

Do Levantamento junto a Órgãos Estaduais e Federais

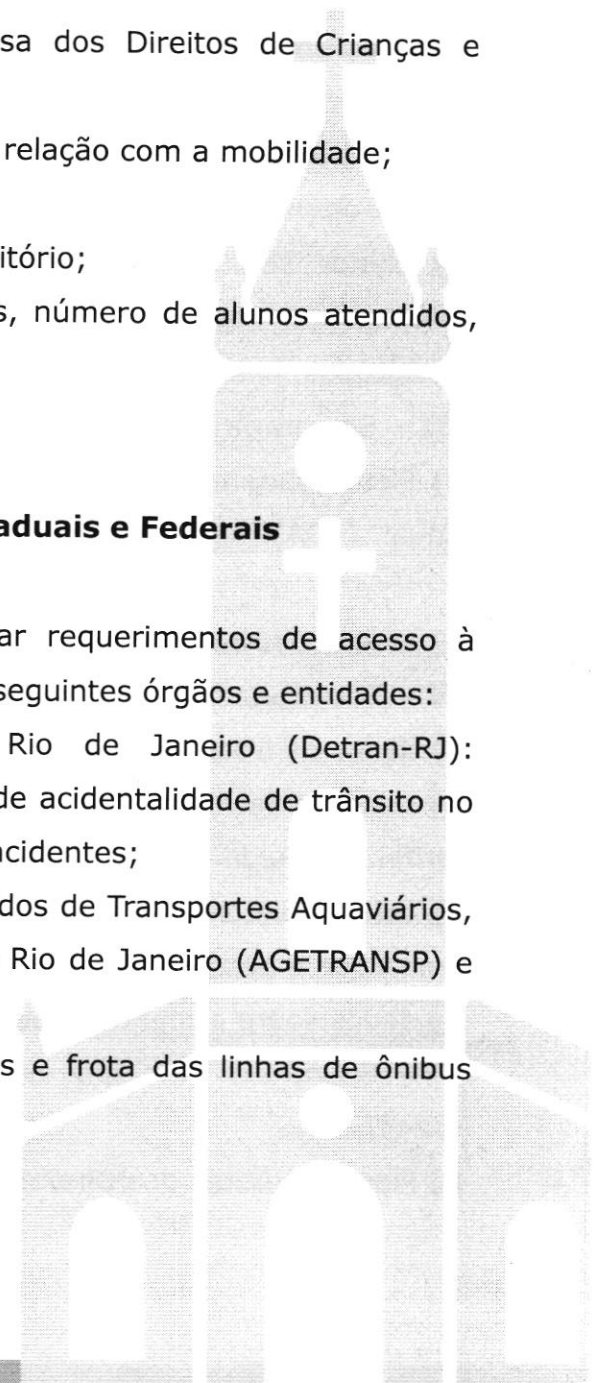
Art. 11. A coordenação do PMMU deverá formalizar requerimentos de acesso à informação ou celebrar termos de cooperação com os seguintes órgãos e entidades:

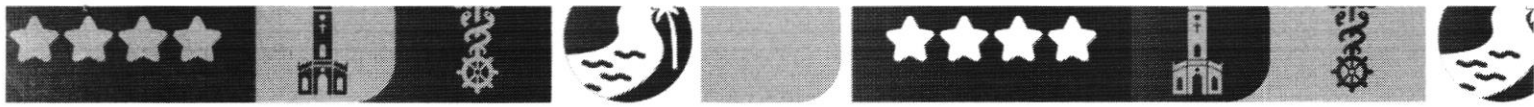
I – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Detran-RJ):

a) solicitar série histórica (mínimo 5 anos) de dados de acidentalidade de trânsito no município, com georreferenciamento e tipificação dos acidentes;

II – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANS) e Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS):

a) obter o cadastro completo, itinerários, frequências e frota das linhas de ônibus intermunicipais que operam em São João de Meriti;





b) identificar projetos estaduais para a região metropolitana que impactem a mobilidade municipal;

III – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):

a) verificar a existência de linhas de transporte rodoviário interestadual de passageiros com parada ou seção no município;

IV – Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (TCE-RJ):

a) consultar as prestações de contas anuais do município e seus respectivos pareceres prévios, para identificar convênios, transferências voluntárias e investimentos realizados nos últimos 10 anos nas áreas de infraestrutura viária, transportes e trânsito;

V – Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ):

a) verificar a existência de inquéritos civis, termos de ajustamento de conduta (TAC) ou ações judiciais relacionadas à acessibilidade, transporte público ou mobilidade urbana no município.

Seção III

Do Levantamento de Dados Primários e da Participação Social no Diagnóstico

Art. 12. Para suprir as lacunas de informações oficiais e complementar o diagnóstico, deverão ser realizados levantamentos de dados primários, preferencialmente em parceria com instituições de ensino e pesquisa, incluindo:

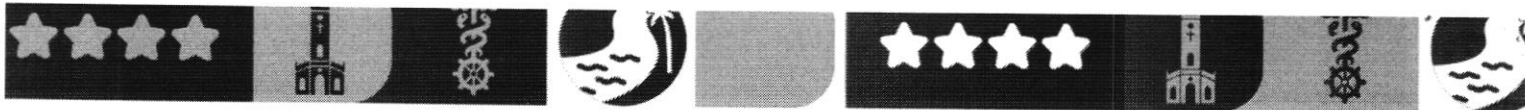
I – pesquisas de origem e destino (pesquisas domiciliares ou entrevistas em pontos estratégicos);

II – contagens volumétricas classificatórias de veículos e pedestres em cruzamentos e vias selecionadas;

III – pesquisas de embarque e desembarque no transporte público coletivo;

IV – levantamento da frota circulante do transporte coletivo e complementar;

V – mapeamento participativo das condições de calçadas, ciclovias e pontos críticos de segurança viária, com envolvimento da comunidade.



Art. 13. As informações obtidas por meio da participação social (oficinas, audiências, consultas) serão sistematizadas e incorporadas ao diagnóstico, compondo um capítulo específico sobre a "Percepção da População sobre os Problemas e Potencialidades da Mobilidade".

CAPÍTULO IV

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 14. Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana, orientada pelos princípios da Lei Federal nº 12.587/2012 e pelas seguintes diretrizes estratégicas:

I – integração da política de mobilidade com a política de desenvolvimento urbano e com as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo, conforme estabelecido no Plano Diretor (Lei Complementar nº 205/2021);

II – priorização dos modos de transporte não motorizados (a pé e por bicicleta) e do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

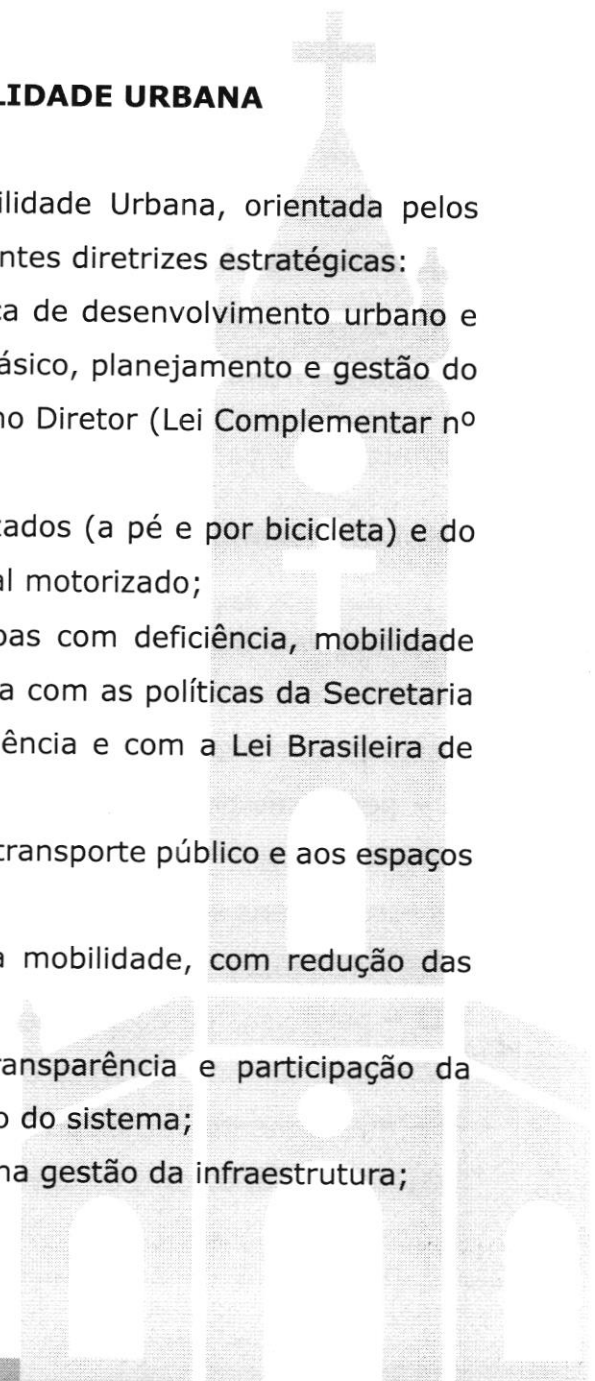
III – garantia da acessibilidade universal para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos, crianças e gestantes, em consonância com as políticas da Secretaria Municipal de Atenção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência e com a Lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal nº 13.146/2015);

IV – promoção da equidade no acesso aos serviços de transporte público e aos espaços públicos;

V – mitigação dos impactos ambientais negativos da mobilidade, com redução das emissões de poluentes e gases de efeito estufa;

VI – gestão democrática e controle social, com transparência e participação da sociedade no planejamento, monitoramento e avaliação do sistema;

VII – eficiência e eficácia na prestação dos serviços e na gestão da infraestrutura;





VIII – segurança nos deslocamentos, com foco na redução de acidentes de trânsito, em alinhamento ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

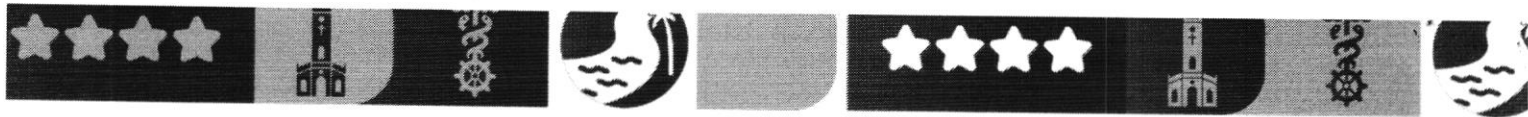
Art. 15. A política Tarifária do serviço de Transporte Público Coletivo observará as seguintes diretrizes:

- I** – modicidade da tarifa para o usuário;
- II** – transparência na estrutura de custos e na definição do valor das tarifas;
- III** – previsão de mecanismos de subsídio tarifário, quando necessário, para garantir a acessibilidade e a equidade no acesso aos serviços;
- IV** – integração tarifária, física e operacional entre os diferentes modos de transporte público municipal e entre estes e os sistemas intermunicipal e ferroviário;
- V** – gratuidades e descontos tarifários previstos em lei, com respectiva fonte de custeio.

Parágrafo único. O estudo de viabilidade econômico-financeira do sistema de transporte público coletivo, a ser elaborado no âmbito do PMMU, deverá contemplar a modelagem tarifária e as fontes de financiamento dos subsídios eventualmente necessários.

Art. 16. São diretrizes específicas da Política Municipal de Mobilidade Ativa:

- I** – priorizar o pedestre no desenho urbano e na alocação do espaço público, garantindo calçadas largas, contínuas, niveladas, com iluminação adequada e acessibilidade universal;
- II** – implantar e qualificar a infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas) de forma a compor uma rede integrada, contínua e segura, conectando as principais centralidades, equipamentos públicos, terminais de transporte e áreas de lazer;
- III** – promover a moderação de tráfego (traffic calming) em áreas residenciais, comerciais e no entorno de escolas, com implantação de zonas 30, plataformas de



elevação de travessia, chicanas, mini rotatórias e demais medidas de acalmamento de tráfego;

IV – assegurar a manutenção periódica da infraestrutura destinada à mobilidade ativa, incluindo limpeza, reparo de pavimentos e sinalização;

V – incentivar a integração da bicicleta e dos modos de micromobilidade com o transporte público coletivo, por meio de paraciclos e bicicletários nos terminais, estações e pontos de parada, bem como permitir o embarque de bicicletas em veículos de transporte público, quando tecnicamente viável;

VI – implementar sistemas de bicicletas e patinetes compartilhados, preferencialmente integrados ao sistema de bilhetagem eletrônica do transporte público;

VII – promover campanhas educativas permanentes para a convivência segura e respeitosa entre pedestres, ciclistas, usuários de micromobilidade e condutores de veículos motorizados;

VIII – condicionar a aprovação de novos empreendimentos (polos geradores de viagens) à previsão de infraestrutura para mobilidade ativa, incluindo vagas seguras para estacionamento de bicicletas (paraciclos) e vestiários com chuveiros, quando se tratar de grandes geradores de viagens de trabalhadores;

IX – considerar a mobilidade ativa nos estudos de impacto de vizinhança e nos projetos de intervenções urbanas.

CAPÍTULO V

DOS OBJETIVOS, METAS E AÇÕES

Art. 17. São objetivos gerais do PMMU, sem prejuízo de outros que vierem a ser definidos na fase de prognóstico:

I – universalizar o acesso da população aos serviços de transporte público coletivo;

II – requalificar o espaço público para priorizar o deslocamento de pedestres e ciclistas;

III – integrar física, operacional e tarifariamente os diferentes modos de transporte;



- IV** – reduzir os tempos e custos dos deslocamentos da população;
- V** – ampliar a segurança viária, reduzindo o número de acidentes e vítimas;
- VI** – promover a acessibilidade universal em toda a cadeia da mobilidade (calçadas, travessias, pontos de parada, terminais e veículos);
- VII** – desenvolver um modelo de governança eficiente e participativo.

Art. 18. O PMMU estabelecerá metas quantitativas e qualitativas para horizontes de curto (até 04 anos), médio (05 a 10 anos) e longo prazo (11 a 15 anos), associadas a indicadores de desempenho que permitam o monitoramento e a avaliação pela sociedade e pelos órgãos de controle, em atendimento ao Acórdão TCU nº 2654/2014-Plenário.

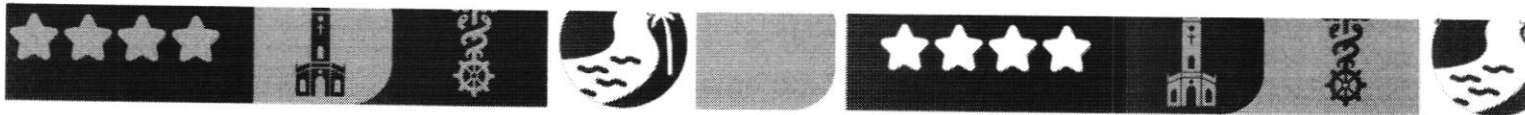
§1º As metas serão definidas na fase de formulação do plano, com base no diagnóstico, e deverão ser, no mínimo:

- I** – vinculadas aos eixos temáticos da mobilidade (transporte público, mobilidade ativa, segurança viária, gestão);
- II** – mensuráveis por meio de indicadores objetivos (ex.: tempo médio de viagem, km de ciclovias, índice de acessibilidade das calçadas, número de vítimas fatais);
- III** – acompanhadas de prazos claros para seu cumprimento.

§2º Os indicadores serão atualizados e divulgados anualmente no Portal da Transparência da Prefeitura.

Art. 19. Ficam estabelecidas as seguintes metas provisórias e prazos para a conclusão do processo de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

§1º A Fase de Diagnóstico (Art. 4º, II) deverá ser concluída no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados da data de publicação desta Lei, com a apresentação de relatório preliminar ao Comitê de Acompanhamento e à sociedade, por meio de audiência pública.



§2º A Fase de Prognóstico e Formulação das Propostas (Art. 4º, III e IV) deverá ser concluída no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados da conclusão da Fase de Diagnóstico, com a elaboração da minuta dos Anexos I a V e realização de novas audiências públicas para validação.

§3º O Poder Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal o Projeto de Lei com os Anexos I a V integralmente preenchidos no prazo máximo de 6 (seis) meses, contados da conclusão da Fase de Formulação das Propostas, sob pena de aplicação do disposto no art. 28, parágrafo único, desta Lei.

§4º Até a aprovação legislativa dos Anexos de que trata o §3º, as disposições desta Lei vigorarão como diretrizes gerais da política municipal de mobilidade, devendo o Poder Executivo abster-se de celebrar novos contratos ou prorrogar concessões de serviços de transporte público sem a devida fundamentação no diagnóstico e nas diretrizes aqui estabelecidas.

§5º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados uma única vez, por até 180 (cento e oitenta) dias, mediante justificativa fundamentada do Chefe do Executivo encaminhada à Câmara Municipal e ao Comitê Gestor de Mobilidade Urbana.

Art. 20. As ações e programas do PMMU serão organizados nos seguintes eixos estruturantes, detalhados em anexo após a conclusão do diagnóstico:

I – Transporte Público Coletivo: reestruturação de itinerários, licitação do sistema, modernização da frota, implantação de corredores prioritários, integração com o sistema intermunicipal e ferroviário (SuperVia), política tarifária e subsídios;

II – Mobilidade Ativa: Programa Caminhos Acessíveis (requalificação de calçadas e travessias), Plano Cicloviário (implantação de rede cicloviária integrada aos terminais), iluminação pública e segurança nas rotas;

III – Sistema Viário e Circulação: hierarquização viária, operação de trânsito, modernização da sinalização, gestão da demanda (estacionamento rotativo, restrições de circulação), disciplina do transporte de cargas (definição de rotas e horários);



IV – Segurança Viária: Programa Vida no Trânsito (ações integradas de engenharia, educação, esforço legal e atendimento às vítimas), moderação de tráfego (traffic calming), campanhas educativas permanentes;

V – Acessibilidade Universal: plano de eliminação de barreiras arquitetônicas e atitudinais, adaptação da frota, sinalização tátil e sonora, priorização de rotas para equipamentos de saúde, assistência social e educação;

VI – Gestão, Governança e Financiamento: fortalecimento institucional, criação do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, modelagem de concessões e permissões, captação de recursos.

Art. 21. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana contemplará, no eixo de Transporte Público Coletivo e nos demais eixos pertinentes, as seguintes modalidades de transporte:

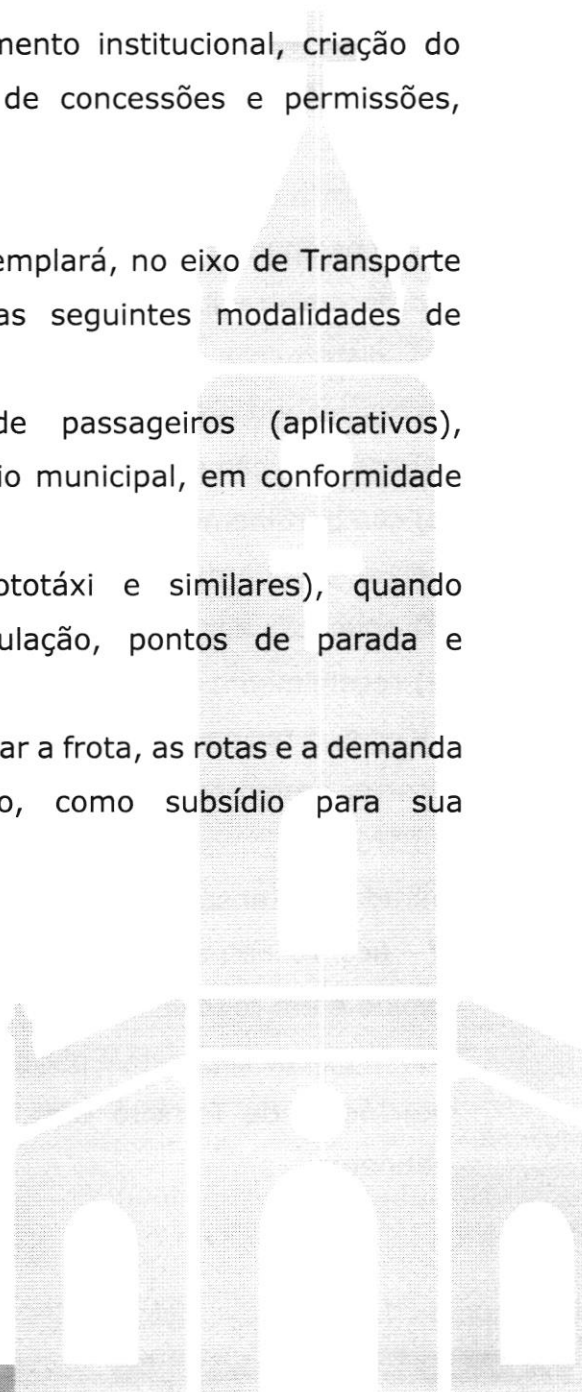
I - transporte remunerado privado individual de passageiros (aplicativos), estabelecendo diretrizes para sua operação no território municipal, em conformidade com a Lei Federal nº 13.640/2018;

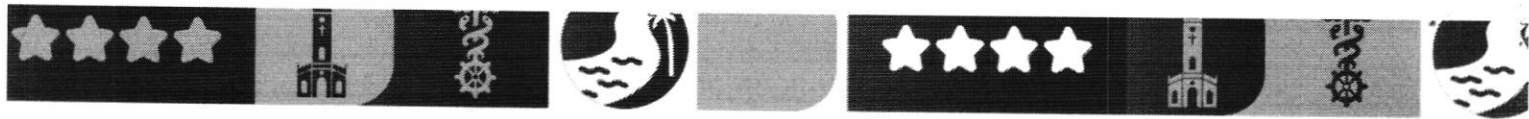
II - transporte complementar (vans, kombis, mototáxi e similares), quando regularizado, definindo critérios para outorga, circulação, pontos de parada e fiscalização.

Parágrafo único. O diagnóstico do PMMU deverá levantar a frota, as rotas e a demanda atendida pelas modalidades referidas neste artigo, como subsídio para sua regulamentação municipal.

Seção IV

Da Micromobilidade





Art. 22. O Município incentivará o uso de modos de micromobilidade como alternativa sustentável para deslocamentos de curta distância e para integração com o transporte público coletivo, observadas as seguintes diretrizes:

I - a circulação de bicicletas elétricas, patinetes elétricos e demais equipamentos de micromobilidade dar-se-á preferencialmente em ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas com limite de velocidade de até 30 km/h;

II - nas calçadas, a circulação de equipamentos de micromobilidade motorizados será permitida apenas quando houver sinalização específica que autorize o compartilhamento, respeitada a prioridade absoluta do pedestre e a velocidade máxima de 6 km/h (equivalente à velocidade de caminhada);

III - os operadores de sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes deverão obter autorização do Poder Público Municipal, mediante procedimento que assegure:

a) distribuição equitativa dos equipamentos no território, evitando concentração excessiva em determinadas áreas;

b) manutenção e reposição regular dos equipamentos;

c) compartilhamento de dados operacionais (viagens, rotas, tempo de uso) com o órgão gestor, resguardada a privacidade dos usuários;

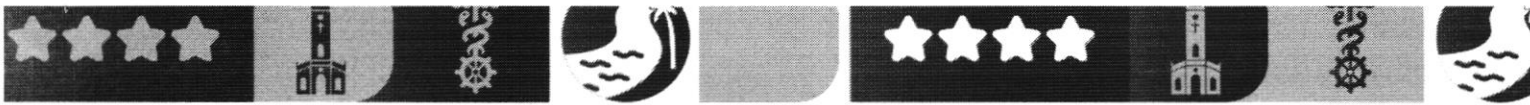
d) educação dos usuários quanto às regras de circulação e estacionamento;

e) recolhimento de equipamentos irregularmente estacionados em até 24 horas;

IV - o estacionamento de equipamentos de micromobilidade compartilhada deverá ocorrer preferencialmente em áreas demarcadas (dock ou áreas virtuais), não podendo obstruir calçadas, acessos, rampas de acessibilidade, faixas de pedestres ou pontos de parada de transporte coletivo;

V - fica vedada a circulação de equipamentos de micromobilidade em vias de trânsito rápido e em rodovias, salvo se houver ciclovia ou acostamento autorizado;

VI - o uso de capacete é obrigatório para condutores de ciclomotores, conforme definido no Código de Trânsito Brasileiro, sendo recomendado para usuários de bicicletas e patinetes;



VII - o Poder Executivo poderá celebrar convênios com universidades e centros de pesquisa para o desenvolvimento de tecnologias e estudos sobre a integração da micromobilidade ao sistema de transporte municipal.

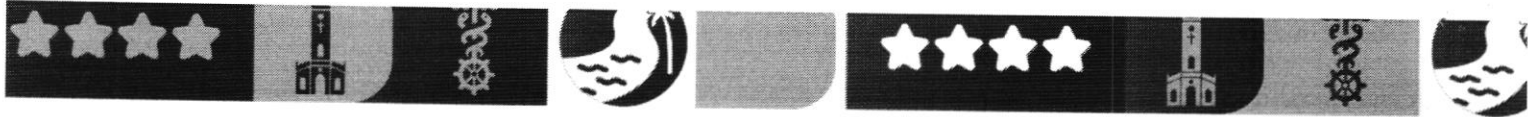
Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Programa Municipal de Incentivo à Micromobilidade, que poderá contemplar:

- I** - subsídios tarifários para integração de sistemas de compartilhamento com o transporte público coletivo;
- II** - implantação de infraestrutura de recarga para equipamentos elétricos;
- III** - campanhas de conscientização sobre o uso seguro e responsável da micromobilidade;
- IV** - parcerias com a iniciativa privada para expansão dos serviços de compartilhamento.

Art. 24. O diagnóstico do PMMU deverá incluir levantamento da demanda potencial por micromobilidade, mapeamento de rotas desejadas e identificação de pontos de integração com o transporte público.

Art. 25. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá prever a implantação progressiva de uma Rede Estrutural Cicloviária, com base nos seguintes critérios mínimos:

- I** - conectividade entre os principais polos geradores de viagens do município (centro administrativo, terminais de transporte, hospitais, universidades, escolas, áreas comerciais, parques e equipamentos de lazer);
- II** - continuidade da malha, evitando interrupções que obriguem ciclistas a compartilhar espaço com veículos motorizados em vias de alta velocidade;
- III** - priorização de intervenções em áreas com maior densidade populacional e maior demanda potencial por deslocamentos por bicicleta;



IV - articulação com a malha cicloviária dos municípios vizinhos, reconhecendo a dimensão metropolitana dos deslocamentos.

Parágrafo único. A implantação da rede cicloviária observará a seguinte hierarquia:

I - ciclovias em vias estruturais com alta velocidade de tráfego;

II - ciclofaixas em vias coletoras e locais com menor velocidade;

III - ciclorrotas (vias compartilhadas com sinalização especial) em áreas residenciais e de baixo tráfego, com moderação de velocidade.

Art. 26. Fica instituído o Programa Caminho Acessível, com os seguintes objetivos:

I - diagnosticar as condições de acessibilidade, conservação e largura das calçadas em todo o território municipal;

II - estabelecer padrões construtivos mínimos para calçadas, incluindo faixa livre (passeio) com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), livre de obstáculos, com piso tátil direcional e de alerta nos cruzamentos;

III - implantar Rotas Acessíveis Prioritárias, conectando equipamentos públicos essenciais (saúde, educação, assistência social, terminais de transporte), com monitoramento e manutenção prioritários;

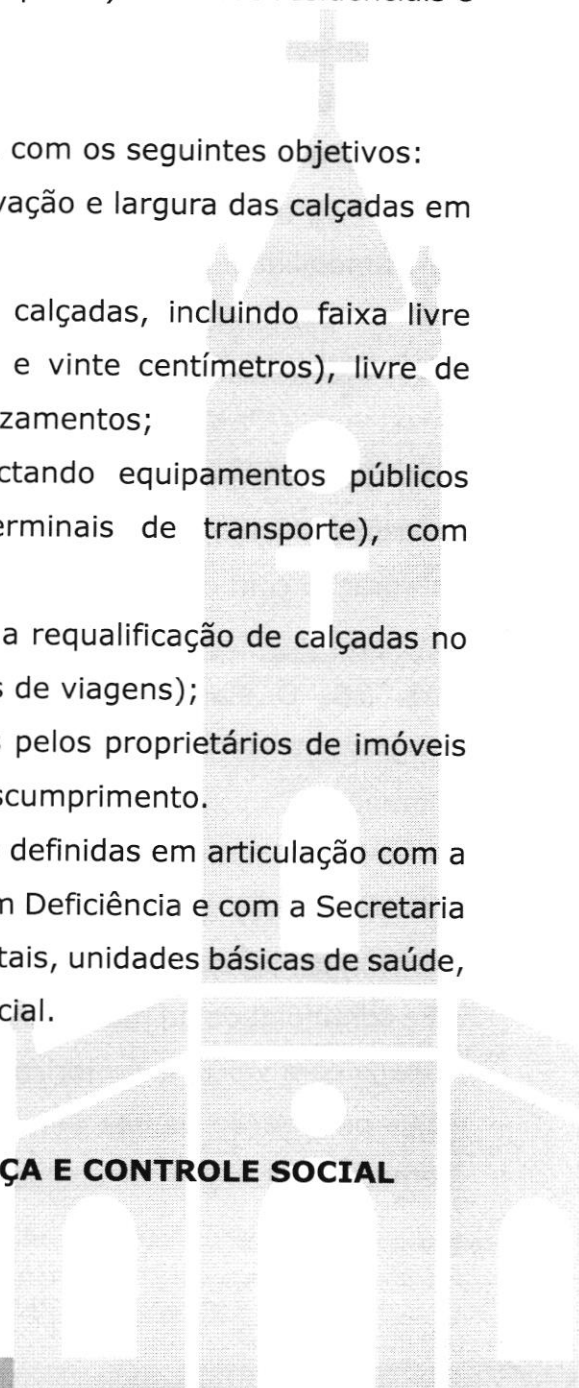
IV - promover parcerias com a iniciativa privada para a requalificação de calçadas no entorno de grandes empreendimentos (polos geradores de viagens);

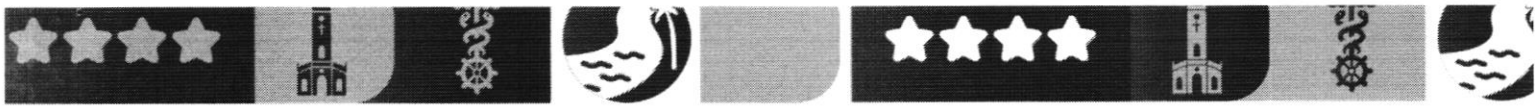
V - fiscalizar o cumprimento da legislação de calçadas pelos proprietários de imóveis lindeiros, aplicando as sanções cabíveis em caso de descumprimento.

Parágrafo único. As rotas acessíveis prioritárias serão definidas em articulação com a Secretaria Municipal de Atenção ao Idoso e à Pessoa com Deficiência e com a Secretaria Municipal de Saúde, considerando a localização de hospitais, unidades básicas de saúde, centros de referência e equipamentos de assistência social.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO, GOVERNANÇA E CONTROLE SOCIAL





Art. 27. Para assegurar a implementação, o monitoramento e a revisão do PMMU, fica instituído o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, composto por:

I - órgão gestor: a Secretaria Municipal de Segurança, Transportes e Mobilidade Urbana (SEMOB) exercerá, em caráter provisório, as funções de órgão gestor até a regulamentação prevista no art. 28 desta Lei, quando poderá ser mantida, reestruturada ou substituída por autarquia ou outro órgão específico, conforme definido em regulamento;

II - Comitê Gestor de Mobilidade Urbana: órgão colegiado de caráter deliberativo e consultivo, com composição paritária entre Poder Público e sociedade civil, incluindo representantes de:

- a) Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa;
- b) Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência;
- c) Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente;
- d) Conselho Municipal de Meio Ambiente;
- e) Associações de moradores e entidades empresariais;
- f) Operadores de transporte público;
- g) Trabalhadores do setor;

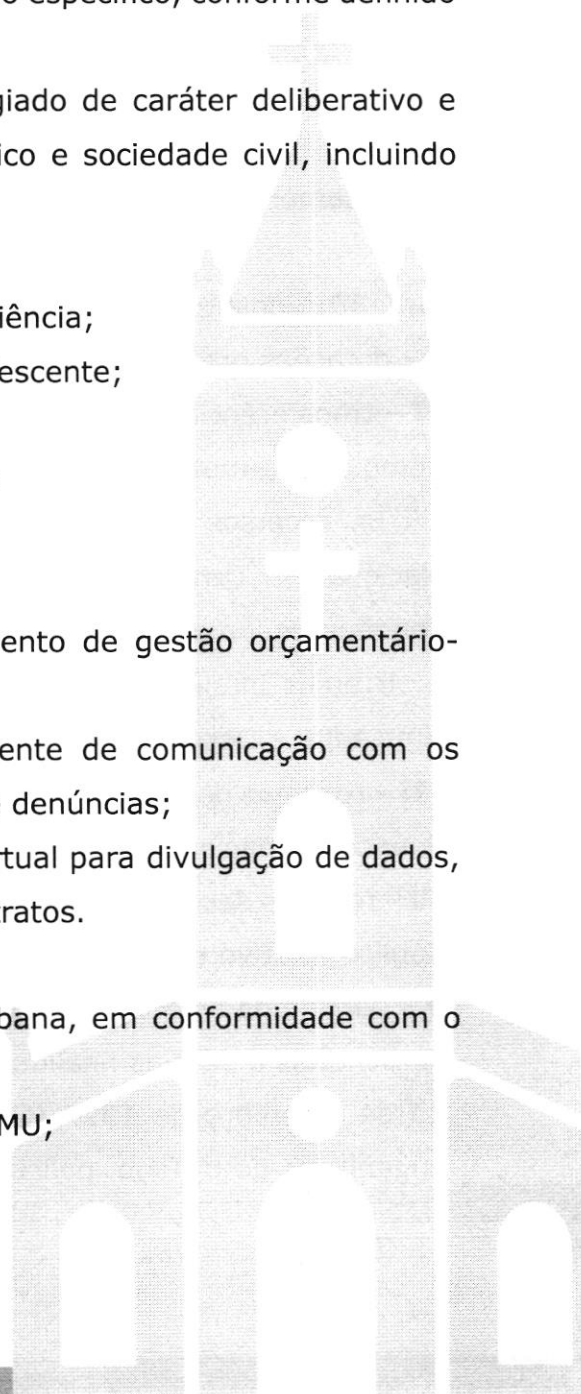
III - Fundo Municipal de Mobilidade Urbana: instrumento de gestão orçamentário-financeira, conforme disposto no Capítulo VII;

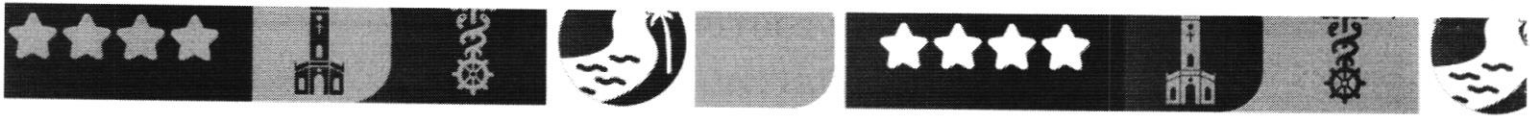
IV - Ouvidoria da Mobilidade Urbana: canal permanente de comunicação com os usuários para recebimento de reclamações, sugestões e denúncias;

V - Portal da Transparência da Mobilidade: ambiente virtual para divulgação de dados, indicadores, relatórios de monitoramento, editais e contratos.

Art. 28. Compete ao Comitê Gestor de Mobilidade Urbana, em conformidade com o princípio da gestão democrática:

- I** - acompanhar a elaboração e a implementação do PMMU;
- II** - deliberar sobre a metodologia de revisão do plano;





- III** - analisar e emitir parecer sobre os relatórios anuais de monitoramento;
- IV** - propor ajustes e correções de rumo nas políticas e ações;
- V** - promover a articulação com os demais conselhos municipais setoriais.

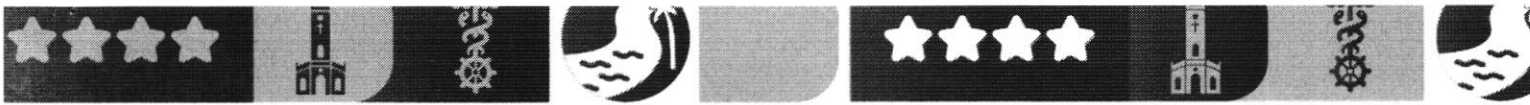
CAPÍTULO VII

DO FINANCIAMENTO E DOS INSTRUMENTOS ORÇAMENTÁRIOS

Art. 29. Fica criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), de natureza contábil e financeira, com a finalidade de concentrar e gerir os recursos destinados ao financiamento das ações previstas no PMMU.

Art. 30. Constituem receitas do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana:

- I** - dotações orçamentárias municipais consignadas anualmente no PPA, LDO e LOA;
- II** - transferências voluntárias da União e do Estado, oriundas de programas e fundos como o Orçamento Geral da União (OGU), Fundo de Desenvolvimento do Transporte (FDT), recursos de fundos de ciência, tecnologia e inovação, a exemplo do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) e fundos estaduais congêneres, para projetos de modernização tecnológica, pesquisa aplicada à mobilidade e sistemas inteligentes de transporte, bem como o Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano (FECAM);
- III** - recursos decorrentes de operações de crédito e financiamentos junto a instituições financeiras nacionais e internacionais;
- IV** - receitas decorrentes da outorga onerosa do direito de operar serviços de transporte público coletivo e complementar;
- V** - parcela da arrecadação de multas de trânsito aplicadas no território municipal, nos percentuais e para as finalidades estabelecidas no art. 320 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), especialmente sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, observada a



destinação de 5% (cinco por cento) ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), quando exigível;

VI - receitas advindas da exploração comercial de estacionamento rotativo pago (Zona Azul), descontados os custos de operação;

VII - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas de infraestrutura de mobilidade que valorizem imóveis;

VIII - produto de alienação de bens do próprio Fundo;

IX - doações, legados, subvenções e transferências de entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

Art. 31. Os recursos do FMMU serão aplicados exclusivamente em:

I - elaboração de projetos e execução de obras de infraestrutura viária, cicloviária e de acessibilidade;

II - implantação, operação e manutenção de sistemas de transporte público coletivo;

III - aquisição de veículos, equipamentos e sistemas de bilhetagem eletrônica e monitoramento;

IV - programas de segurança viária e educação para o trânsito;

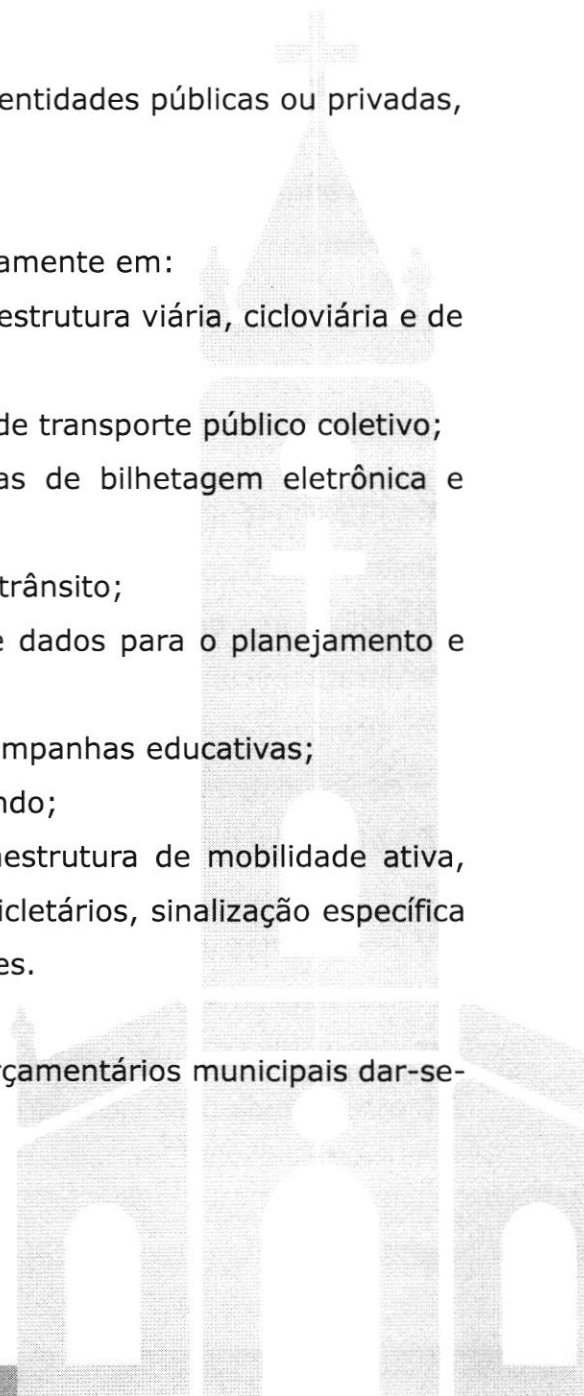
V - custeio de pesquisas, estudos e levantamentos de dados para o planejamento e monitoramento do sistema;

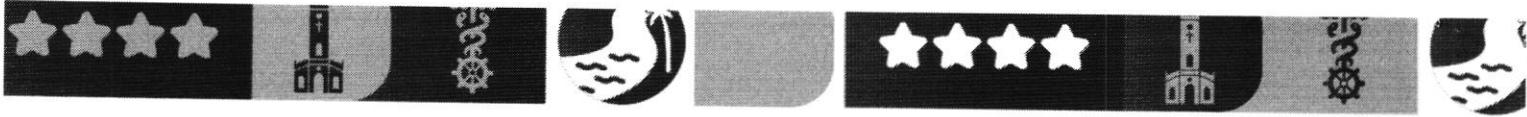
VI - capacitação de agentes públicos e realização de campanhas educativas;

VII - despesas de custeio e manutenção do próprio Fundo;

VIII - implantação, expansão e manutenção da infraestrutura de mobilidade ativa, incluindo ciclovias, ciclofaixas, calçadas, paraciclos, bicicletários, sinalização específica e sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes.

Art. 32. A integração do PMMU com os instrumentos orçamentários municipais dar-se-á da seguinte forma:





I - no PPA, serão estabelecidos os programas temáticos e as ações estruturantes de mobilidade para o quadriênio, com respectivos indicadores e metas plurianuais;

II - na LDO, serão definidas as metas e prioridades anuais para a mobilidade, compatíveis com o PPA e com o cronograma físico-financeiro do PMMU;

III - na LOA, serão alocados os recursos orçamentários específicos para cada ação e projeto, garantindo a execução anual do plano.

§1º. O projeto de lei orçamentária anual deverá ser acompanhado de anexo demonstrativo da compatibilidade das dotações com as metas e prioridades do PMMU.

§2º. O Poder Executivo enviará à Câmara Municipal, juntamente com a prestação de contas anual, relatório circunstanciado da execução orçamentária e financeira das ações do PMMU.

CAPÍTULO VIII DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Art. 33. O monitoramento e a avaliação contínua do PMMU serão realizados pelo Órgão Gestor, com o apoio do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana, com base em um conjunto de indicadores de desempenho e resultado.

Parágrafo único. Os indicadores deverão permitir a aferição do cumprimento das metas e o alcance dos objetivos do plano, abrangendo, no mínimo, as seguintes dimensões:

I - acessibilidade e equidade;

II - eficiência e qualidade dos serviços;

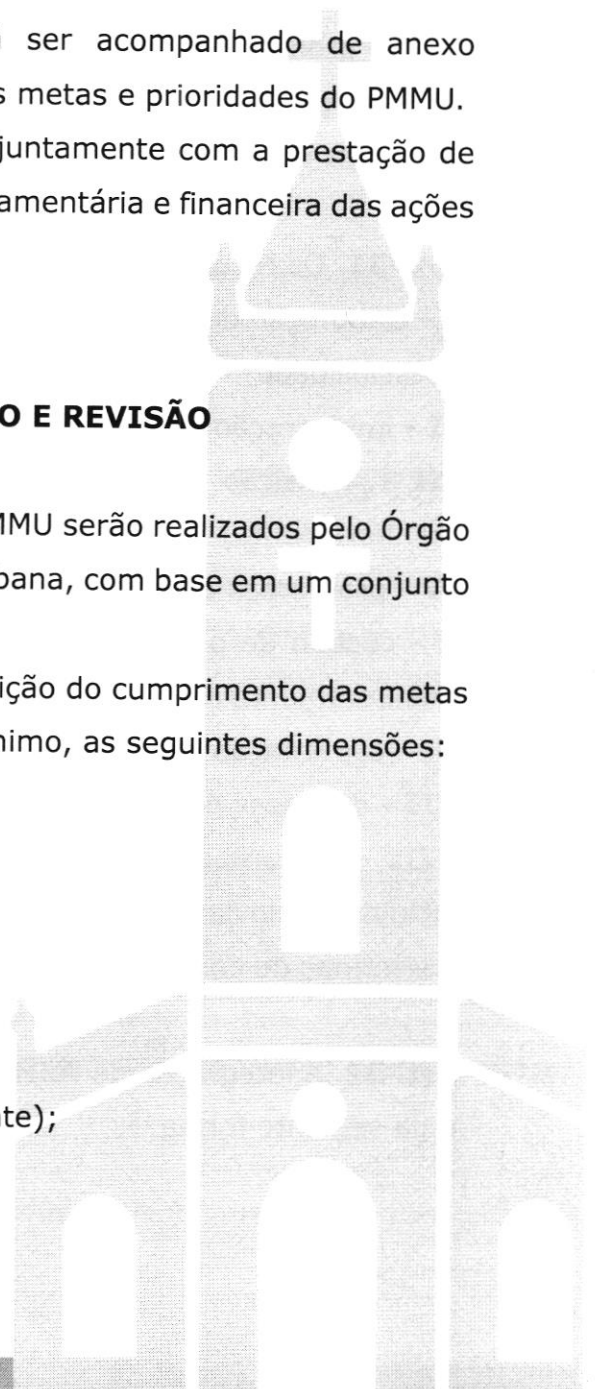
III - sustentabilidade ambiental;

IV - segurança viária;

V - satisfação do usuário;

VI - mobilidade ativa, com indicadores como:

a) extensão da rede cicloviária implantada (km/habitante);





- b)** índice de qualidade das calçadas (percentual de calçadas em conformidade com as normas de acessibilidade);
- c)** número de viagens por bicicleta (modo compartilhado e privado);
- d)** número de paraciclos e bicicletários implantados;
- e)** taxa de integração bicicleta-transporte público.

Art. 34. Será elaborado, anualmente, o Relatório de Monitoramento do PMMU, contendo:

- I** - análise da evolução dos indicadores;
- II** - grau de cumprimento das metas;
- III** - execução física e financeira das ações;
- IV** - principais desafios e recomendações para o ano seguinte.

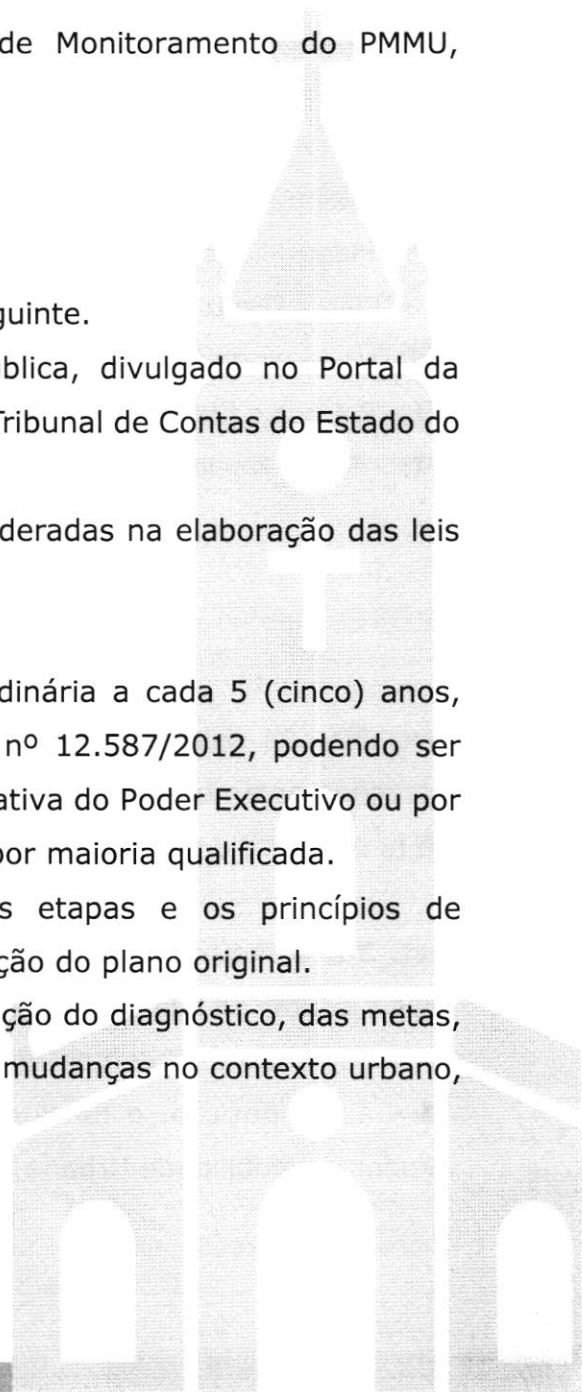
§1º. O Relatório será apresentado em audiência pública, divulgado no Portal da Transparência e encaminhado à Câmara Municipal e ao Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (TCE-RJ).

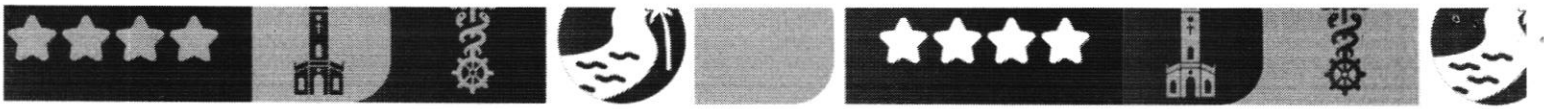
§2º. As recomendações do Relatório deverão ser consideradas na elaboração das leis orçamentárias do exercício subsequente.

Art. 35. O PMMU será objeto de revisão periódica ordinária a cada 5 (cinco) anos, conforme estabelece o §4º do art. 24 da Lei Federal nº 12.587/2012, podendo ser revista extraordinariamente a qualquer tempo, por iniciativa do Poder Executivo ou por solicitação fundamentada do Comitê Gestor, aprovada por maioria qualificada.

§1º. O processo de revisão observará as mesmas etapas e os princípios de transparência e participação social adotados na elaboração do plano original.

§2º. A revisão deverá avaliar a necessidade de atualização do diagnóstico, das metas, das ações e dos instrumentos de gestão, em função de mudanças no contexto urbano, socioeconômico ou tecnológico.





CAPÍTULO IX

DA COMPATIBILIDADE COM OS DEMAIS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO

Art. 36. O PMMU será compatibilizado com os seguintes instrumentos de planejamento municipal, estadual e federal:

- I** - Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 205/2021): assegurando a integração entre mobilidade e uso e ocupação do solo, em cumprimento ao Acórdão TCU nº 1246/2016-Plenário;
- II** - Plano Municipal de Saneamento Básico;
- III** - Plano Municipal de Habitação de Interesse Social;
- IV** - Plano Municipal de Gestão de Riscos e Respostas a Desastres;
- V** - Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU), quando houver;
- VI** - Política e Plano Estadual de Mobilidade Urbana, quando houver;
- VII** - Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob).

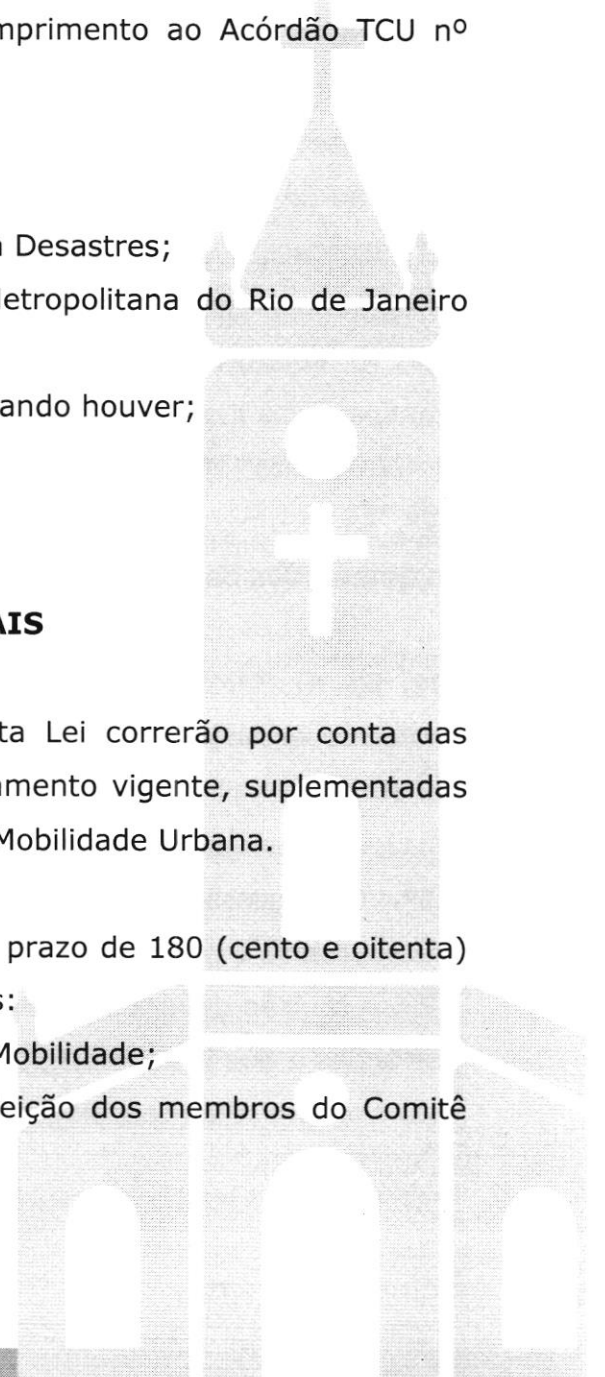
CAPÍTULO X

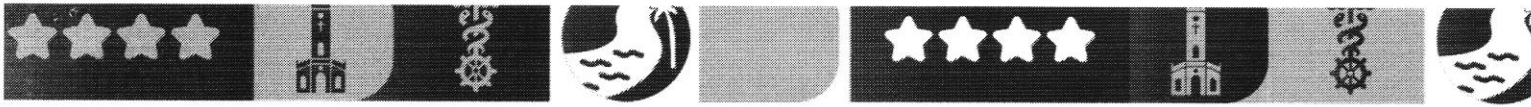
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 37. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário, e pelos recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 38. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar de sua publicação, definindo, entre outros:

- I** - a estrutura e as competências do Órgão Gestor da Mobilidade;
- II** - a composição, o funcionamento e a forma de eleição dos membros do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana;





III - as regras para gestão e aplicação dos recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Decorrido o prazo de 180 (cento e oitenta) dias sem a edição do decreto regulamentar, o Comitê Gestor de Mobilidade Urbana, instituído no art. 17, II, poderá, mediante deliberação da maioria absoluta de seus membros, elaborar e publicar normas transitórias de funcionamento para o Órgão Gestor e para o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, que vigorarão até a edição da regulamentação pelo Executivo, garantida a participação da Procuradoria Geral do Município na análise de legalidade.

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São João de Meriti, 11 de maio de 2026.

LEO VIEIRA
Prefeito

