PROJETO DE LEI Nº 79/18

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA,

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, bem como institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; com a Lei Orgânica do Município de Salvador/BA; com a Lei Municipal nº 9.069, de 30 de junho de 2016, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU; com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade; com os estudos realizados e o compromisso do Município de Salvador com a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador guarda compatibilidade com o disposto nas Leis Federais nºs 10.048, de 08 de novembro de 2000, 10.098, de 19 de dezembro de 2000, 10.741, de 01 de outubro de 2003, e 13.146, de 06 de julho de 2015.

Art. 3º O instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador será o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob Salvador.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob Salvador será instituído por ato do chefe do Poder Executivo, observando as determinações contidas nesta Lei.

SEÇÃO I

Dos Conceitos e Definições

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

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

II - BICICLETÁRIO – local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

III - BRS (Bus Rapid Service) – sistema de transporte coletivo por ônibus de média capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurados pela elevada velocidade operacional em pistas seletivas, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

IV - BRT (Bus Rapid Transit) – sistema de transporte coletivo por ônibus de média capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurados pela elevada velocidade operacional em pistas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem e o embarque e desembarque em nível, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

V - CAPACIDADE DE SUPORTE – medida numérica de comparação da capacidade de trânsito (de veículos ou pessoas) contra a utilização da infraestrutura viária ou do sistema de transporte;

VI - CICLOVIA - espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VII - CIRULAÇÃO VERTICAL - movimentações verticais de pessoas em locais que podem exigir sistemas de apoio vertical como escadarias, escadas rolantes, elevadores, planos inclinados, em função das diferenças de cotas a serem vencidas e das declividades;

VIII - GESTÃO DA DEMANDA – medidas para induzir, estimulando ou desestimulando, a utilização de cada modo de transporte, com o objetivo de promover uma distribuição modal mais equilibrada;

IX - LOGÍSTICA URBANA – estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

X - MOBILIDADE URBANA – condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XI - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – realização dos deslocamentos com o mínimo de comprometimento ao meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XII - MODELO OPERACIONAL TRONCO-ALIMENTADO – modelo de redes de transporte compostas por linhas estruturais e alimentadoras, onde as linhas estruturais são receptoras das demandas captadas pelas linhas de acessibilidade aos bairros ou regiões periféricas de menor demanda de passageiros;

XIII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS – modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XIV - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS – modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XV - PARACICLO – local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XVI - POLÍTICAS DE PREÇOS – políticas públicas que envolvem critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XVII - REDE ESTRUTURAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO – compreende os sistemas de média e alta capacidade de transporte, operados por diferentes tecnologias (BRT, BRS, VLT, metrô etc);

XVIII - REDE ÚNICA DE TRANSPORTE – rede com cobertura espacial envolvendo todo o território da cidade, com integração física e tarifária entre os sistemas rodo e metroferroviários que operam no território, permitindo assim, a integração intra e intermodal;

XIX - REDE VIÁRIA ESTRUTURAL – rede formada pelas principais vias de circulação classificadas como expressas (rodovias), trânsito rápido e arteriais;

XX - SEGURANÇA VIÁRIA – conjunto de métodos e medidas para diminuir a probabilidade de acidentes nos logradores públicos;

XXI - SISTEMA CICLOVIÁRIO – o conjunto composto por rotas cicláveis, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e pelo sistema de empréstimo de bicicletas públicas ou privadas;

XXII - TELEFÉRICOS – sistema suspenso, utilizado para o transporte de passageiros como uma alternativa de solução de mobilidade vertical, que transporta cabines fechadas (gôndolas) sustentadas por cabos;

XXIII - TRANSPORTE DE CARGA – serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIV - TRANSPORTE INDIVIDUAL – meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXV - 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.

SEÇÃO II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador atende aos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

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

V - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

VII - equidade no uso do espaço de circulação em vias e logradouros públicos;

VIII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

IX - integração com o desenvolvimento urbano e a circulação;

X - observância das medidas necessárias para adaptação e mitigação dos efeitos da mudança climática.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador observa as seguintes diretrizes:

I - assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção dos usuários, em especial, das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e vulnerabilidade social;

II - priorizar os deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;

III - priorizar a mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;

IV - priorizar a bicicleta nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte;

V - priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo em relação ao transporte privado individual no uso do sistema viário;

VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas;

VII - estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando a segurança viária, conforto e redução dos tempos de deslocamento;

VIII - reorganizar o sistema viário e definir novas intervenções de forma a reduzir as segregações do território e as barreiras à circulação de veículos e pessoas;

IX - proporcionar o desenvolvimento urbano integrado através do aumento das conexões viárias e acessibilidade vertical;

X - promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

XI - reduzir as externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana;
XII - fortalecer a gestão democrática no planejamento, controle e operação dos sistemas de transportes e viário que servem à mobilidade da cidade.

Art. 7º São objetivos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador:

I - aprimoramento contínuo do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;
II - ampliação do Sistema Cicloviário de Salvador;
III - requalificação das calçadas;
IV - implantação de novos equipamentos de circulação vertical;
V - ampliação e reconfiguração da malha viária;
VI - melhoria da trafegabilidade geral e redução de acidentes de trânsito;
VII - articulação do Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal de Salvador com o Sistema de Transporte Público Coletivo Metropolitano;
VIII - integração do transporte hidroviário com a rede única de transporte de Salvador;
IX - operação e disciplinamento do transporte de cargas no meio urbano;
X - inclusão da mobilidade como fator para o desenvolvimento sustentável do Município;
XI - integração dos diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

CAPÍTULO II

DAS DETERMINAÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE SALVADOR – PLANMOB SALVADOR

SEÇÃO I

Do Conteúdo do PLANMOB Salvador

Art. 8º O PlanMob Salvador contemplará:

I - diretrizes gerais definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU, especificamente para cada subsistema que compõe o sistema de mobilidade;
II - objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador;
III - metas de curto, médio e longo prazo;
IV - ações e políticas que associem o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessárias;
V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;
VI - programas e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos;
VII - serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) rede estrutural do transporte público coletivo e suas tecnologias;
b) composição das linhas do sistema convencional.

VIII - infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de vias e faixas preferenciais para uso do transporte público coletivo;
b) implantação de terminais de transbordo e estações de transferência.

IX - sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo:

a) requalificação da infraestrutura do sistema viário;
b) ampliação e construção de vias.

X - garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo e a circulação de pedestre;

XI - integração dos modos de transporte público;

XII - operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das cargas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XIII - ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar a circulação de trafego, estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIV - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município.

SEÇÃO II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 9º O PlanMob Salvador contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - tornar a mobilidade urbana sustentável um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 10. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - ampliar a implantação e organização do modelo operacional tronco-alimentado da rede de transporte coletivo;

II - ampliar a integração física, operacional e tarifária do sistema de transporte público coletivo;

III - ampliar as ações relacionadas à priorização do transporte público coletivo no sistema viário com a implantação de modos de média capacidade, tais como BRT e BRS;

IV - ampliar, modernizar e manter sistemas de monitoramento da operação do transporte coletivo;

V - ampliar, modernizar e manter sistemas de prestação de informações ao usuário para uso do transporte público coletivo;

VI - ampliar, modernizar e manter sistemas de circulação vertical de forma a possibilitar o acesso da população aos eixos estruturais de transporte coletivo e melhorar a conectividades entre regiões da cidade;

VII - promover ações para construção e manutenção de calçadas;

VIII - desestimular o uso do transporte motorizado individual;

IX - promover ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

X - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de tecnologias de sistemas de transporte coletivo de média capacidade;

XI - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de energias limpas;

XII - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre a gestão da demanda de forma a reduzir a necessidade de infraestrutura viária para a circulação de pessoas e cargas;

XIII - promover ações, estudos de viabilidade e projetos para a redução da emissão de gases de efeito estufa;

XIV - buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador.

Art. 11. Com vistas ao objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - implantação de sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de transporte, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto aos serviços de transporte público e trânsito;

II - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de controle do uso e de fiscalização dos serviços de transporte público e do trânsito;

III - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de controle e fiscalização do atendimento às normas de construção e conservação das calçadas;

IV - aprimoramento contínuo dos sistemas adotados para torná-los mais resilientes, inovadores e sustentáveis;

V - disseminação de informações sobre as condições da mobilidade urbana na cidade e promoção das discussões pertinentes;

VI - ampliação e manutenção do sistema viário considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação geral, as necessidades específicas do transporte coletivo e dos meios de circulação não motorizados;

VII - ampliação, modernização e manutenção dos equipamentos públicos de apoio ao transporte coletivo, tais como terminais de transbordo, estações de transferência, pontos de parada, e corredores de transporte coletivo e terminais hidroviários.

VIII - ampliação, modernização e manutenção dos equipamentos públicos de circulação vertical, tais como elevadores, teleféricos, planos inclinados, escadas rolantes e escadarias;

IX - ampliação, modernização e manutenção de equipamentos de apoio aos modos de transporte público em geral, como bicicletários e paraciclos.

X - ampliação do uso de tecnologias inovadoras nos serviços de trânsito e transporte coletivo.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - orientação das atividades de fiscalização do trânsito com ênfase na garantia da segurança, informações de orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres e pessoas com mobilidade reduzida nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - desenvolvimento de projetos de educação contínua no trânsito;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;

VI - aprimoramento contínuo no atendimento ao cidadão na prestação de serviços e nos processos de fiscalização e autuações;

VII - realização de estudos estatísticos e de riscos de acidentes de trânsito, identificando pontos críticos para priorização de medidas mitigadoras visando a redução de vítimas no trânsito.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - difusão na Sociedade do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - adoção de medidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa;

III - acompanhamento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos gestores e prestadores de serviços de transporte público;

IV - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

V - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos, entidades públicas e privadas;

VI - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas, equipamentos de circulação vertical e infraestrutura cicloviária.

Art. 14. Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana sustentável um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de mantê-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, do desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade;

III - fomento da melhoria das condições urbanísticas sustentáveis no entorno imediato dos equipamentos de integração e junto aos equipamentos de apoio dos Sistemas de Transporte Coletivo de alta e média capacidade;

IV - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens;

V - estabelecimento de diretrizes prévias para o uso e parcelamento do solo e implantação de empreendimentos de grande porte que proporcione continuidade da malha viária, reduza o efeito barreira, estabeleça opções para a caminhabilidade das pessoas com menores percursos, e ofereça, quando couber, soluções de infraestrutura para o transporte coletivo.

Art. 15. Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - adoção de política de modicidade tarifária do transporte público coletivo compatível com uma política de inclusão social;

II - adequação da frota de veículos de transporte coletivo, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - adequação da infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos urbanos para a circulação adequada das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

IV - garantia de cobertura do território da cidade para o atendimento por transporte público.

SEÇÃO III

Dos Instrumentos de Gestão

Art. 16. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo, na forma da lei;

IV - destinação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

VI - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VII - implementação de políticas de ordenamento, uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte público coletivo, no entorno de corredores e das estações de transporte coletivo existentes ou futuras, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador:

a) permissão, após a reestruturação dos corredores, da revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;
b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;
c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente aqueles destinados aos modos de transporte não motorizado;
d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas.

VIII - priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo;

IX - definição de políticas de preços públicos dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para os modos de transporte público coletivo e não motorizados.

CAPÍTULO III

DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB SALVADOR

SEÇÃO I

Do Acompanhamento e Participação Social

Art. 17. Caberá ao Conselho Municipal de Transportes – CMT, composto de membros da Sociedade Civil e do Poder Público, o acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob Salvador.

Art. 18. Para atender a necessidade de monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, ficam criados os seguintes cargos na estrutura de Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, 01 (um) cargo de Assessor Especial IV, Grau 58 e 01 (um) cargo de Gerente IV, Grau 57, cujas atribuições e competências serão definidas posteriormente em seu Regimento.

SEÇÃO II

Da Revisão

Art. 19. As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos.

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

Art. 20. As revisões do PlanMob Salvador terão periodicidade de até 10 (dez) anos.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 21. O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador.

Art. 22. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 28 de março de 2018.

ANTONIO CARLOS PEIXOTO DE MAGALHÃES NETO

Prefeito