

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE

Ofício nº 092GP/SEGOV

Recife, 17 de novembro de 2021.

Excelentíssimo Senhor
VEREADOR ROMERINHO JATOBÁ
Presidente da Câmara Municipal do Recife

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho a Vossa Excelência, para submissão a essa Casa Legislativa, com fundamento nos arts. 26 e 27 da Lei Orgânica do Recife, o presente Projeto de Lei Ordinária, que define a Política Municipal de Mobilidade Urbana e institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife, na forma exigida pelo Plano Diretor do Município.

1. APRESENTAÇÃO

O presente expediente trata da exposição de motivos para o Projeto de Lei que define a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Recife - PMMU e Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife - PMU, para apreciação dessa augusta casa legislativa.

Este documento busca sintetizar:

1. O que é a PMMU.
2. O que é o PMU.
3. Principais aspectos do Projeto de Lei.
4. Histórico do processo participativo.
5. Relatório de contribuições da sociedade.

2. O QUE É A PMMU

A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento de desenvolvimento urbano, e tem como objeto, a orientação das ações do Poder Público Municipal e da sua representatividade metropolitana, nos temas relativos aos deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral promover o acesso amplo e democrático à cidade, por meio do planejamento, da organização e sistematização da operação, e da fiscalização do Sistema de Mobilidade Urbana e a regulação dos serviços de transportes urbanos.

3. O QUE É O PMU

O Plano de Mobilidade Urbana do Recife é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.



Mais do que uma prerrogativa do Executivo Municipal, a definição da Política e o Planejamento da Mobilidade constitui uma obrigação legal dos municípios, em especial daqueles que possuam mais de vinte mil habitantes, nos termos da regulação trazida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual, por outro lado, já prevê uma série de princípios e diretrizes que devem ser observados pelos municípios em suas normas locais.

Esta foi a maneira que o legislador nacional encontrou de direcionar o planejamento da mobilidade a um caminho uniforme e, ao mesmo tempo, respeitando a autonomia dos municípios e considerando suas peculiaridades, ao comandar que cada ente faça seu planejamento local, considerando a norma nacional, mas não restrito a ela.

4. HISTÓRICO DO PROCESSO PARTICIPATIVO

O processo de construção do projeto de lei ocorreu inicialmente em uma série de estudos e pesquisas que concluíram na formatação de um texto-base para discussão com a sociedade civil, técnicos, órgãos públicos e privados, além do Conselho da Cidade – CONCIDADE e sua respectiva Câmara Técnica de Trânsito Transporte e Mobilidade Urbana, mediante vasta participação popular, principalmente por meio de reuniões setoriais, oficinas, seminários, audiências públicas, além das contribuições espontâneas realizadas no formulário da pesquisa de origem-destino, quando foram colhidas mais de três mil contribuições, a sistematização dessas contribuições estão presentes no Caderno de Contribuições, disponível no *site* do ICPS.

O presente projeto de lei ainda ficou disponível em forma de minuta em diversas plataformas para receber contribuições digitalmente, ou fisicamente mediante encaminhamento ao Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS, o relatório de todas as contribuições se encontra disponível na página do ICPS na *internet*.

5. PRINCIPAIS ASPECTOS DO PROJETO DE LEI

O Projeto de Lei ora apresentado traduz para uma linguagem legislativa o texto-base, objeto de discussão com a sociedade e com os técnicos do poder público, e aprovado na Plenária da CONCIDADE. Este Projeto de Lei visa espelhar em lei tudo aquilo que foi apresentado e pactuado como o ideal de planejamento da mobilidade para o Recife.

Encerradas as discussões técnicas e participativas, o texto foi submetido à Procuradoria Geral do Município - PGM, especialmente ao Núcleo de Meio Ambiente e Urbanismo - NUMA para obter parecer jurídico, posteriormente os técnicos do ICPS realizaram os ajustes recomendados pela procuradoria, destacando-se que não foram realizados ajustes de caráter meritório, e sim, quanto à sua forma, findando num documento mais coerente e coeso, conforme determina a técnica legislativa. Inclusive no sentido de permitir a instituição do Plano de Mobilidade Urbana no mesmo instrumento legal que define a Política, atendendo assim ao disposto no Plano Diretor vigente, e remetendo o conteúdo executivo do Plano para decreto regulamentador.

A Procuradoria do Município manifestou parecer favorável ao presente projeto de lei sob o nº 0030/2019 - PGM/NUMA.



Os principais aspectos apresentados no projeto de lei são:

1. Princípios, Diretrizes e Objetivos.
2. Estratégias.
3. Instrumentos de Gestão da Mobilidade Urbana.
4. Políticas Setoriais de Mobilidade Urbana.
5. Política Setorial de Segurança Viária.
6. Política Setorial de Pedestres.
7. Política Setorial de Ciclistas.
8. Política Setorial de Transporte Público.
9. Política Setorial de Transporte de Cargas.
10. Política Setorial de Polos Geradores de Viagens.
11. Política Setorial de Estacionamento.
12. Desestímulo ao Uso do Veículo Motorizado Individual.
13. Produção e Disponibilização de Dados de Mobilidade Urbana.
14. Financiamento e Receita da Mobilidade Urbana.
15. Governança.
16. Participação Social.
17. Planejamento e Fiscalização da Mobilidade Urbana.
18. Avaliação e Aprovação de Projetos de Mobilidade Urbana
19. Indicadores de Mobilidade Urbana.
20. Conteúdo do Plano de Mobilidade.
21. Inserção Metropolitana.
22. Monitoramento, Avaliação e Revisão do Plano de Mobilidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, remete-se o *“Projeto de Lei que define a Política Municipal de Mobilidade Urbana e institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife”* para conhecimento e deliberação do Poder Legislativo, conforme determina a Lei Orgânica do Município, permanecendo à disposição para novos esclarecimentos ou aprofundamentos que venham a ser solicitados sobre a matéria.

Atenciosamente,


JOÃO HENRIQUE DE ANDRADE LIMA CAMPOS
PREFEITO DO RECIFE





PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 42, DE 2021.

Define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife, e dá outras providências.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento de desenvolvimento urbano, e tem como objeto, a orientação das ações do Poder Público Municipal e da sua representatividade metropolitana, nos temas relativos aos deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral promover o acesso amplo, seguro, eficiente, sustentável, resiliente e democrático à cidade, por meio do planejamento, da organização, da sistematização da operação e da fiscalização do Sistema de Mobilidade Urbana, e da regulação dos serviços de mobilidade urbana.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, e é o conjunto estruturado e coordenado de meios e serviços de transporte urbano, infraestruturas de mobilidade urbana, que garantem os deslocamentos das pessoas e bens pela cidade.

§ 1º Para efeitos desta Lei, os modos de transporte não-motorizados estão subdivididos em modos ativos de transporte e modos de tração animal.

§ 2º Para efeitos desta Lei, os serviços de mobilidade compartilhada são caracterizados pelo uso temporário e rotativo, oneroso ou não, que permite a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo.

Seção II

Das Definições

Art. 5º Para efeitos desta Lei considera-se:

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: possibilidade e condição de alcance para utilização, com



segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com segurança, controle de acesso, abrigado das intempéries, capacidade adequada à demanda, podendo ser público ou privado;

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

CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de ciclos (veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana), contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física, amplamente sinalizada, com elementos físicos que garantam a velocidade máxima igual ou menor que 30km/h;

CICLOVIA: espaço destinado à circulação de bicicletas, segregado fisicamente da via pública de tráfego motorizado;

CORREDOR DE TRANSPORTE: via, ou sequência de vias, de mesma categoria funcional ou não, com a finalidade de otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;

EVENTOS DISRUPTIVOS: eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;

FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS: uma ou mais faixas de rolamento destinadas à circulação exclusiva dos veículos de transporte público coletivo de passageiros regulamentados, e nos casos definidos pela autoridade de trânsito;

GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA: conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;

LOGÍSTICA URBANA: processo de otimização das atividades de transporte, armazenagem e manuseio de cargas urbanas por operadores públicos ou privados, baseados no uso de tecnologia da informação e na mitigação das externalidades ao meio ambiente, no tráfego, na segurança viária e na demanda energética no contexto da economia de mercado;

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade;



MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

MATRIZ DE MOBILIDADE: conjunto dos diferentes modos e meios de transporte que funcionam em conjunto para permitir os deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

MEIOS DE TRANSPORTE: os veículos de propulsão humana, animal ou motorizada, que compõem cada modo de transporte, reconhecendo o caminhar como o meio de transporte fundamental do ser humano;

MOBILIDADE ATIVA: conjunto de diretrizes e ações estruturadas que reforçam a caminhada e a bicicleta como meios de transporte para os deslocamentos de pessoas e cargas, principalmente os deslocamentos rotineiros;

MOBILIDADE COMPARTILHADA: compreende os serviços de uso temporário e rotativo, onerosos ou não, que permitem a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, sem a necessidade da propriedade do veículo;

MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

MODOS DE TRANSPORTE: modalidades do deslocamento de pessoas ou cargas;

MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades/veículos que utilizam tecnologia de propulsão motorizada;

MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal para propulsão;

MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE: submodalidades que utilizam esforço humano para propulsão;

PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, em local visível, preferencialmente delimitado e abrigado, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter as bicicletas de forma ordenada e segura;

PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

PISTA EXCLUSIVA: via onde todas as faixas de rolamento são exclusivas a um determinado modo ou serviço de transporte;

POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público e individual, assim como da



infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

POLO GERADOR DE TRÁFEGO: caso especial de um Polo Gerador de Viagem, definido por empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens;

POLO GERADOR DE VIAGEM: empreendimento público ou privado, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens, em qualquer modo de transporte, com potencial para causar impactos negativos na mobilidade urbana;

REDE DE VIAS ESTRUTURANTES: conjunto de vias, conectadas em rede, que articulam internamente os bairros do Recife e, externamente, a conexão com os municípios limítrofes;

RUAS COMPLETAS: conceito que visa conceber vias que permitam o acesso seguro ao espaço público de todos os usuários de forma democrática, priorizando a segurança de pedestres e ciclistas;

SUSTENTABILIDADE: capacidade do ser humano interagir com o mundo, preservando o meio ambiente para não comprometer os recursos naturais das gerações futuras, integrando as questões sociais, energéticas, econômicas e ambientais;

TRANSPARÊNCIA ATIVA: a divulgação proativa e com acessibilidade universal de dados por iniciativa do próprio setor público independente de requerimento;

TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte empregado na realização de viagens individualizadas, utilizando veículos particulares;

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários, frequência e preços fixados pelo Poder Público;

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros, aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas, em veículos de até 07 (sete) lugares;

TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS - TRO: sistema de transporte coletivo de passageiros por meio de infraestrutura segregada, pagamento de tarifa desembarcado, embarque de passageiros em nível, preferencialmente com prioridade de ultrapassagem e prioridade semafórica. É comumente conhecido pela sigla BRT, do inglês *Bus Rapid Transit*;

TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;



VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT: veículo de mobilidade urbana para transporte coletivo de passageiros de tração automotora, que se move sobre trilhos em superfície, podendo compartilhar o mesmo leito de via com outros tipos de veículos, ciclistas e pedestres;

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

VIA ARTERIAL: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

VIA COLETORA: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ESTRUTURANTE: são eixos viários interurbanos e entre bairros, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

VIA LOCAL: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, sendo preferenciais para pedestres;

VIA SECUNDÁRIA: vias que servem de ligação entre as vias estruturantes;

Seção III Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes Princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - segurança nos deslocamentos das pessoas, em especial pedestres e ciclistas;
- III - sustentabilidade da mobilidade urbana;
- IV - desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável;
- V - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, priorizando a gestão da



demanda por mobilidade sobre a oferta adicional de infraestrutura viária destinada aos veículos motorizados individuais;

VII - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade urbana;

VIII - integração do planejamento da mobilidade urbana com o planejamento da ocupação e do uso do solo.

Art. 7º São Diretrizes norteadoras da Política Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo àquelas da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - promoção da segurança das pessoas, em especial dos pedestres e ciclistas;

II - melhoria da qualidade dos sistemas de mobilidade urbana;

III - transformação para a mobilidade urbana sustentável;

IV - modernização da gestão da mobilidade urbana;

V - aumento da resiliência dos sistemas de mobilidade urbana.

Art. 8º As Diretrizes visam atingir os seguintes Objetivos, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - reduzir a zero as mortes no trânsito;

II - promover a segurança de pedestres e ciclistas;

III - reduzir a quantidade e a severidade dos sinistros de trânsito;

IV - promover a conduta cidadã na mobilidade urbana;

V - estabelecer e fiscalizar padrões de qualidade dos serviços de mobilidade urbana;

VI - estabelecer e fiscalizar padrões e procedimentos para implantação e manutenção da infraestrutura e dos meios de mobilidade urbana;

VII - promover a inclusão social na mobilidade urbana;

VIII - contribuir para o desenvolvimento das vocações econômicas e de negócios para a cidade;

IX - reduzir as emissões de ruído, gases de efeito estufa e demais poluentes dos componentes da mobilidade urbana;

X - transformar a matriz energética dos sistemas de mobilidade urbana;



- XI - reduzir o consumo energético dos sistemas de mobilidade urbana;
- XII - adotar processos de planejamento da mobilidade urbana que sejam tecnologicamente atuais e abertos para a sociedade;
- XIII - adotar o monitoramento integrado e em tempo real das condições de mobilidade urbana;
- XIV - promover a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade;
- XV - estabelecer e adotar processos coordenados e planejados de resposta a eventos disruptivos, em especial os de origem climática;
- XVI - estabelecer e adotar procedimentos de preparação antecipada para a operação do Sistema de Mobilidade Urbana durante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial os de origem climática;
- XVII - estabelecer e adotar ações de mitigação dos impactos diretos na mobilidade urbana causados por eventos disruptivos, em especial os de origem climática.

Seção IV Da Gestão da Mobilidade Urbana

Art. 9º A gestão da mobilidade urbana do Recife deverá adotar medidas de Transparência Ativa como instrumento de gestão participativa, inclusive para aqueles dados que sejam coletados por concessionárias e/ou prestadoras de serviços públicos.

Art. 10. A Lei Municipal 18.205 de 31 de dezembro de 2015, que versa sobre as informações de mobilidade no município, ou norma posterior que venha a lhe substituir com mesmo objeto, é instrumento de gestão da mobilidade urbana do Recife, sendo parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 11. O Executivo Municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, poderá adotar desenvolver ou instituir:

- I - incentivo ao escalonamento de horários para o início das diferentes atividades que ocorrem no âmbito municipal;
- II - incentivo às instituições privadas que adotarem estratégias de mobilidade corporativa sustentável em consonância com o disposto nesta política;
- III - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporária, de veículos motorizados, individuais ou coletivos, em locais e horários predeterminados;





- IV - política tarifária das vagas em vias públicas e dos estacionamentos, inclusive edifícios garagem localizados no Município;
- V - definição de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, condicionando o acesso e a circulação de veículos motorizados aos espaços urbanos sob controle;
- VI - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos, e dos gases de efeito estufa, dos modos de transporte motorizados, permitindo a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;
- VII - tributação ou taxação sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana;
- VIII - segregação, física ou operacional, de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos ativos de transporte;
- IX - integração dos estacionamentos e garagens, para bicicletas e veículos motorizados, ao transporte público;
- X - regulação do uso da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- XI - incentivo a parcerias público-privadas em áreas lindeiras aos corredores de transporte público coletivo, e em áreas lindeiras às respectivas estações ou terminais existentes e das que vierem a ser instaladas;
- XII - promoção do ordenamento territorial voltado ao adensamento ao longo dos corredores de transporte público coletivo;
- XIII - captação e utilização de recursos para ampliação e melhoria do transporte público coletivo;
- XIV - promoção de programas de ação voltados à mobilidade urbana;
- XV - aplicar ordem de prioridade às calçadas para receber intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres.

CAPÍTULO II Do Financiamento da Mobilidade Urbana

Seção I Do Orçamento Municipal



Art. 12. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e metas definidos nesta Lei.

Art. 13. O orçamento municipal destinado à mobilidade urbana priorizará a alocação de recursos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura para pedestres, ciclistas e usuário do transporte público identificada no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Seção II Das Receitas Adicionais

Art. 14. O Executivo Municipal deve garantir parte da receita auferida pela operação dos sistemas de estacionamentos rotativos onerosos à implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura de pedestres e ciclistas.

Art. 15. O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano.

Parágrafo Único. A receita de publicidade auferida deverá ser destinada à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

Art. 16. O Executivo Municipal, mediante sua representação metropolitana, deve promover a existência de áreas para exploração de atividades comerciais e de serviços nas estações de metrô e nos terminais de integração, localizados no Município do Recife.

Seção III Do Financiamento Privado da Mobilidade Urbana

Art. 17. Salvo iniciativa do Poder Público, compete aos PGVs a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das suas rotas de acesso, na forma definida pelo Manual de Estudos de Tráfego.

Seção IV Do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FDU

Art. 18. O Executivo Municipal promoverá a participação de recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FDU para o desenvolvimento da mobilidade urbana visando preferencialmente:

I - desenvolver a infraestrutura para pedestres;

II - desenvolver a infraestrutura para ciclistas; e



III - desenvolver a infraestrutura para o usuário do transporte público coletivo.

Seção V

Da Receita da Bilhetagem do Transporte Público Coletivo no Município

Art. 19. O Executivo Municipal, mediante sua representação junto Grande Recife Consórcio de Transportes Metropolitanos – CTM e ao Conselho Superior de Transporte Metropolitano - CSTM, deve promover:

I - o direcionamento da receita da bilhetagem do transporte público coletivo diretamente às contas públicas;

II - a distribuição da Receita Operacional dos subsistemas e serviços de transporte público coletivo, mediante a distribuição das receitas entre os operadores, de forma proporcional ao número de passageiros-quilômetros transportados, e ao valor da tarifa cobrada do usuário pagante pelo respectivo operador.

CAPÍTULO III

Da Governança da Mobilidade Urbana

Art. 20. O Executivo Municipal promoverá a governança da mobilidade urbana fazendo uso das estratégias definidas nesta Lei, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação do uso do solo.

Seção I

Da Participação Social na Governança da Mobilidade

Art. 21. A participação da sociedade na governança da mobilidade urbana se dará no âmbito do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes – CMTT.

Seção II

Do Planejamento da Mobilidade Urbana

Art. 22. O planejamento da mobilidade urbana é constituído pelo planejamento integrado das infraestruturas e serviços para o pedestre, o ciclista, o usuário do transporte coletivo, o usuário do transporte individual, a carga urbana, o estacionamento e o uso do solo.

Seção III

Da Fiscalização da Mobilidade Urbana



Art. 23. O Executivo Municipal deve promover programas de fiscalização de estacionamento irregular e de emissões de gases de efeito estufa dos veículos motorizados.

Parágrafo Único. Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser apresentados ou disponibilizados periodicamente ao CMTT.

Seção IV

Da Avaliação e Aprovação de Projetos de Mobilidade Urbana

Art. 24. Para efeito desta Lei, fica definido como Projeto Estruturante de Mobilidade Urbana a intervenção física caracterizada nos termos a seguir:

- I - construção de ponte ou passarela, para pedestres ou ciclistas, sobre rio ou canal;
- II - implantação de linhas de metrô, VLT ou BRT;
- III - implantação de linhas de teleférico;
- IV - implantação de linhas de transporte fluvial;
- V - construção de vias de trânsito rápido ou arterial;
- VI - construção de túnel, viaduto ou ponte como parte de via de trânsito rápido ou arterial;
- VII - concessão pública de edifício garagem com área de estacionamento e circulação de veículos igual ou superior a 20 mil metros quadrados.

Art. 25. Os projetos estruturantes, de alcance municipal ou metropolitano com participação do município, deverão ser apresentados ao CMTT, para que sejam desenvolvidos, de maneira integrada e de acordo com o disposto nesta Lei.

Art. 26. As novas intervenções para infraestrutura de mobilidade urbana do Recife que não estiverem previstas na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife deverão ser apresentadas previamente ao CMTT.

CAPÍTULO IV

Dos Indicadores de Mobilidade Urbana

Art. 27. O Executivo Municipal realizará o monitoramento do desenvolvimento e das condições da mobilidade urbana no município mediante a produção e divulgação de indicadores de desempenho.

§ 1º Os indicadores serão detalhados quanto à forma e ao conteúdo na



regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

§ 2º A divulgação dos indicadores e de sua série histórica será realizada com periodicidade anual.

§ 3º Os indicadores abordarão os seguintes temas, dentre outros:

- I - segurança viária;
- II - qualidade das infraestruturas, meios e serviços de mobilidade urbana;
- III - sustentabilidade social, econômica e ambiental da mobilidade urbana;
- IV - resiliência da mobilidade urbana;
- V - implantação e manutenção de infraestrutura de mobilidade urbana.

CAPÍTULO V Do Plano de Mobilidade Urbana do Recife

Seção I Do Conteúdo

Art. 28. O Plano de Mobilidade Urbana do Recife é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana no Município.

Art. 29. Decreto do Executivo Municipal regulamentará este Plano de Mobilidade Urbana do Recife em até 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º A regulamentação referida no *caput* deverá consolidar e disponibilizar os estudos, relatórios, dados e pesquisas, os Manuais mencionados nesta Lei, e demais documentos que componham o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, além de desenvolver os temas abordados nesta Seção.

§ 2º A regulamentação referida no *caput* deve considerar no mínimo os seguintes temas:

- I - a visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;
- II - os diagnósticos e prognósticos do Sistema de Mobilidade Urbana;
- III - os indicadores de desempenho e de monitoramento;
- IV - as metas de curto, médio e longo prazo;



- V - a gestão dos dados e informações da Mobilidade Urbana do Recife;
- VI - as ações emergenciais;
- VII - as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VIII - as ações para alcançar os objetivos estabelecidos por esta Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- IX - as ações voltadas a incorporar as questões de gênero, faixa etária, classe social, raça e etnia no planejamento da mobilidade urbana;
- XI - as ações voltadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braille;
- XII - as ações para o desenvolvimento do transporte fluvial;
- XIII - os estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;
- XIV - os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;
- XV - os padrões de qualidade dos serviços de transporte público coletivo em suas diversas escalas e modos;
- XVI - a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;
- XVII - as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;
- XVIII - o desenvolvimento e a aplicação de um modelo de demanda de transportes integrado ao uso do solo como instrumento de avaliação de projetos;
- XIX - o ordenamento do comércio informal ou popular no planejamento da mobilidade urbana;
- XX - a identificação e estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação de maneira clara e objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;
- XXI - as estratégias de financiamento das ações previstas nesta Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção II Das Estratégias



Art. 30. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 8º desta Lei, o Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas, dentre outras:

I - a redução sistemática das velocidade máximas permitidas, inclusive com a implantação de zonas com velocidade reduzida;

II - a padronização sistemática da aquisição de dados de mortes no trânsito;

III - o monitoramento das ocorrências de morte no trânsito, consolidando e divulgando indicadores anuais;

IV - a avaliação multisetorial dos fatores que levaram às mortes;

V - a definição e divulgação de intervenções físicas e operacionais visando reduzir a quantidade e severidade dos sinistros de trânsito, e não permitir reincidência dos sinistros com vítimas fatais;

VI - a adoção do conceito de Ruas Completas nos projetos de desenho urbano realizados no âmbito do poder público e nos processos de aprovação de projetos privados;

VII - a adoção de padrões e procedimentos voltados à segurança das pessoas para requalificação de travessias de pedestres e ciclistas;

VIII - a adoção de procedimentos de gestão da circulação viária que priorizem a segurança de pedestres e ciclistas;

IX - a adoção de padrões e procedimentos de implantação e requalificação de escadarias em áreas de morros, priorizando a segurança das pessoas e o acesso ao transporte público coletivo;

X - a adoção de padrões e procedimentos de implantação e requalificação de calçadas e ciclovias;

XI - a garantia de espaços adequados e preferenciais aos pedestres e ciclistas nas intervenções físicas ou operacionais no Sistema de Mobilidade Urbana;

XII - a adoção de iniciativas que potencializem a segurança na mobilidade de pedestres e ciclistas;

XIII - a fiscalização com ênfase na promoção da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

XIV - a promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;

XV - a criação ou manutenção de grupo técnico dedicado à coleta, processamento,



gestão e divulgação sistematizada dos dados relativos aos sinistros de trânsito com vítimas;

XVI - o desenvolvimento e a realização de ações de educação na mobilidade nas escolas municipais, e o estabelecimento de parcerias para extensão desses projetos às escolas federais, estaduais e privadas;

XVII - o desenvolvimento e a realização de ações permanentes de educação na mobilidade nas atividades rotineiras municipais, em especial voltadas aos pedestres, as crianças, os idosos, os motociclistas, ciclistas e os jovens condutores;

XVIII - a adoção e fiscalização de padrões de qualidade de atendimento e operação para os serviços de transporte de passageiros;

XIX - a adoção de meios que possibilitem aos usuários realizarem denúncias, reclamações, comentários ou elogios sobre a qualidade dos sistemas de mobilidade em tempo real;

XX - a divulgação das ações tomadas pelo Poder Público Municipal, em resposta às ações fiscalizatórias, recebidas nos meios compartilhados de fiscalização;

XXI - a adoção e divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade urbana;

XXII - o desenvolvimento de programa de manutenção viária, considerando integralmente todos os espaços componentes do sistema viário;

XXIII - a promoção da acessibilidade universal, mediante a definição e implantação de Rotas Acessíveis, interligando os corredores de transporte público coletivo com os polos de empregos, educação, saúde, cultura e lazer;

XXIV - a promoção da adequação da frota de veículos de transporte público coletivo, aos requisitos de acessibilidade universal e conforto adequado às condições climáticas do Município;

XXV - a realização de estudos e projetos buscando financiamentos das infraestruturas de mobilidade ativa e dos sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade;

XXVI - a realização de pesquisas e estudos para embasamento de ações que promovam a igualdade de gênero na mobilidade;

XXVII - a participação de mulheres no planejamento da mobilidade;

XXVIII - a promoção de estratégias de enfrentamento à violência de gênero e diversidade na mobilidade urbana;

XXIX - a adequação do ordenamento territorial e da mobilidade urbana, no sentido de



gerar centralidades que proporcionem o adensamento de atividades e a concentração da oferta de comércio e serviços, nas áreas lindeiras às estações e terminais do sistema de transporte público coletivo de média e alta capacidade;

XXX - promover a Logística Urbana considerando as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;

XXXI - o planejamento e a realização de ações que visem ao aumento da participação dos modos ativos de transporte, e do transporte público coletivo na matriz de mobilidade;

XXXII - o planejamento e a realização de ações que visem a redução da participação do transporte individual motorizado na matriz de mobilidade;

XXXIII - a adoção de política de estacionamentos que priorize a redução das vagas em vias públicas e o aumento da rotatividade das vagas existentes;

XXXIV - a introdução de veículos elétricos e suas infraestruturas de apoio no sistemas de transporte público coletivo de passageiros;

XXXV - o incentivo às iniciativas de utilização de veículos elétricos no transporte individual de passageiros;

XXXVI - a introdução dos modos ativos e de veículos elétricos de baixa potência, e suas respectivas infraestruturas de apoio, complementarmente aos sistemas de transporte público coletivo;

XXXVII - as iniciativas de utilização dos modos ativos de transporte e veículos elétricos de baixa potência pelo setor privado;

XXXVIII - o aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens, adotando padrões de avaliação de impactos, condicionando sua implantação e operação à mitigação dos impactos e à existência de adequada capacidade de suporte da infraestrutura urbana;

XXXIX - a sistematização, padronização e divulgação dos estudos necessários e do processo de aprovação de projetos de mobilidade urbana;

XL - a adoção, e divulgação, de padrões operacionais mínimos a serem exigidos para aprovação de projetos de implantação, requalificação e manutenção de infraestruturas de mobilidade urbana;

XLI - a utilização de protocolos e formatos não-proprietários nos sistemas de tecnologia da informação contratados pelo Executivo Municipal;

XLII - a promoção da atualização periódica das bases de informações disponibilizadas à sociedade por meio dos canais de dados abertos municipais;



XLIII - o desenvolvimento de um programa tecnológico e operacional, para coleta e processamento de dados de mobilidade em tempo real e de forma automática, disponibilizando à população dados, resultados e indicadores;

XLIV - a adoção de medidas para disponibilizar ao poder público e à sociedade dos dados de utilização aos diversos sistemas de mobilidade baseados em plataformas eletrônicas;

XLV - a atualização tecnológica do sistema de controle semafórico incorporando princípios responsivos de ajuste em tempo real, que possibilite a rápida e segura travessia dos pedestres, o fluxo contínuo de ciclistas e a previsibilidade dos horários do sistema de transporte público coletivo;

XLVI - a adoção de soluções tecnológicas para atendimento das demandas do Município para o monitoramento e a gestão da mobilidade urbana;

XLVII - o estabelecimento de parcerias de pesquisa e desenvolvimento com universidades e instituições de pesquisa, visando soluções específicas para o monitoramento e a gestão da mobilidade urbana;

XLVIII - o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de planos de resposta a eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

XLIX - o desenvolvimento, implantação, treinamento, monitoramento e a contínua revisão de procedimentos operacionais, a serem realizados mediante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial na operação da mobilidade urbana;

L - a definição de sistema de monitoramento e alerta, baseado nos diferentes níveis de impacto, previstos e ocorridos em decorrência de eventos disruptivos, que permita o acionamento paramétrico de planos de resposta e procedimentos operacionais especiais nos sistemas de mobilidade urbana;

LI - o desenvolvimento de programa de mobilidade resiliente, contemplando a identificação e mensuração dos impactos esperados em decorrência dos eventos disruptivos já previstos, e a identificação, mediante estudos de vulnerabilidade, de intervenções físicas necessárias na infraestrutura de mobilidade existente;

LII - o desenvolvimento e a adoção de diretrizes construtivas adequadas para a garantia da operação dos sistemas de mobilidade urbana, a serem incorporadas pelos futuros projetos de infraestruturas de mobilidade;

Seção III

Das Políticas Setoriais de Mobilidade Urbana

Art. 31. O desenvolvimento de projetos, ações, intervenções físicas e operacionais no



Município, de iniciativa do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, ou do Setor Privado, inclusive aqueles em andamento ou em planejamento, devem observar as Políticas Setoriais na forma disposta nesta Lei.

Subseção I Da Política Setorial da Segurança Viária

Art. 32. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os pedestres e os ciclistas são as pessoas em condição de maior vulnerabilidade da mobilidade urbana e devem receber tratamento prioritário nos projetos e ações de mobilidade urbana.

Art. 33. O projeto, a implantação e requalificação de travessias de pedestres devem atender às diretrizes e especificações construtivas e operacionais estabelecidas no Manual de Travessias Urbanas.

Parágrafo Único. O Manual de Travessias Urbanas do Recife, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e deverá ser desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei.

Art. 34. As vias arteriais e coletoras devem possuir faixa de travessia de pedestres nas aproximações das interseções conforme definições do Manual de Estudos de Tráfego.

Parágrafo Único. As interseções deverão ser semaforizadas sempre que atenderem aos critérios de implantação de semáforos estabelecidos no Manual de Semáforos do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran.

Art. 35. Os limites de velocidade nas vias do Município devem ser iguais ou inferiores às velocidades estabelecidas neste artigo de acordo com a respectiva classe hierárquica da via:

I - vias de trânsito rápido: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);

II - vias arteriais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

III - vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

IV - vias locais: 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

§ 1º A velocidade máxima de vias em trechos de ciclorrotas é de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), independentemente da classe hierárquica da via.

§ 2º O limite de velocidade das vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, deve ser fiscalizada permanentemente preferencialmente de forma eletrônica, sendo prioritária a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.



§ 3º Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob responsabilidade do Município devem manter operação em tempo integral.

Art. 36. Objetivando a segurança viária, o Executivo Municipal, quando couber, deve promover ou intensificar medidas específicas, a exemplo de:

I - ações de identificação, tratamento efetivo e divulgação dos pontos do sistema viário onde forem registradas mortes no trânsito;

II - ações de fiscalização próprias e o apoio às ações de fiscalização do governo estadual de velocidade, de alcoolemia, verificação da documentação do motorista e do veículo;

III - ações de educação para o trânsito aos condutores, ciclistas e pedestres, incluindo ações pedagógicas específicas nas instituições de ensino em todos os níveis;

IV - demarcar, ou autorizar a demarcação, de espaço na faixa de rolamento para a passagem dos pedestres, inclusive pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, sempre que haja necessidade de ocupação do passeio, ou mesmo na própria calçada, devido à realização de obra no lote ou na calçada, por agente público ou privado;

V - converter em calçadas, ou espaço de circulação de pedestres, eventuais vagas de estacionamento em via pública nas vias onde a calçada não atender às exigências geométricas de acessibilidade estabelecidas na norma vigente;

VI - condicionar a aprovação e o licenciamento de novos projetos à garantia dos padrões mínimos de largura de calçada;

VII - desenvolver parcerias entre o poder público e as entidades privadas para capacitação periódica dos motoristas profissionais visando à construção de um ambiente mais seguro e pacífico no trânsito;

VIII - desenvolver ações de conscientização sobre segurança viária.

Subseção II Da Política Setorial de Pedestres

Art. 37. A caminhada é o meio e o modo de transporte fundamental do ser humano e a base da mobilidade urbana.

Parágrafo Único. A caminhada deve ser promovida e incentivada para todos os deslocamentos, com ênfase aos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 38. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas de pedestres:





I - as infraestruturas de mobilidade urbana, de uso do pedestre, contemplam os largos, as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, passarelas, pontes, túneis, vias pedestrianizadas e as travessias de pedestres;

II - a arborização, iluminação e sinalização para pedestres, são partes indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de calçadas;

III - o projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem permitir o atendimento dos fluxos de pedestres existentes, assim como os estimados para curto e médio prazos;

IV - os projetos, a implantação, requalificação e reconstrução de pontes, viadutos, passarelas, túneis, trincheiras e demais elementos de transposição de obstáculos físicos, naturais ou não, devem permitir espaço destinado ao pedestre, segregado do espaço destinado aos veículos motorizados, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres;

V - o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de áreas de preservação histórica, devem permitir espaço destinado ao pedestre, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres;

VI - o projeto, a implantação, requalificação e reconstrução de infraestruturas dedicadas ao pedestre devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Calçadas do Recife

Parágrafo Único. O Manual de Calçadas do Recife, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido e/ou atualizado pelo Executivo Municipal, em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei.

Art. 39. O Executivo Municipal deve assumir, progressivamente, a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estruturante e histórico do Município.

Subseção III Da Política Setorial de Ciclistas

Art. 40. A bicicleta é um meio de transporte, de promoção da saúde pública, da inclusão social, do esporte e do lazer.

§ 1º Os serviços de compartilhamento de bicicletas podem ser utilizados como um modo auxiliar do transporte público coletivo.

§ 2º O uso da bicicleta deve ser promovido e incentivado para todos os deslocamentos, com ênfase nos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 41. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado



devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas para os ciclistas:

I - as infraestruturas dedicadas ao ciclista contemplam as ciclovias, as ciclofaixas, as ciclorrotas e as respectivas interseções com a infraestrutura viária não dedicada;

II - a implantação da infraestrutura cicloviária deve buscar a segurança dos ciclistas, priorizando a formação de rede contínua, de implantação progressiva, de forma que não sejam implantados trechos isolados;

III - os paraciclos e os bicicletários são equipamentos complementares importantes da infraestrutura para o ciclista, devem ser contemplados nos projetos de infraestrutura cicloviária e de transportes públicos coletivos de média e alta capacidade;

IV - a arborização, a iluminação e a sinalização para ciclistas são indispensáveis nos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de ciclofaixas e ciclovias;

V - a implantação da rede cicloviária pelo Executivo Municipal priorizará os trechos indicados pelo Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

VI - o projeto, a implantação, a requalificação e a reconstrução da infraestrutura cicloviária devem atender às diretrizes e especificações do Manual Cicloviário do Recife e do Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

§ 1º O Manual Cicloviário do Recife, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei.

§ 2º A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife deve definir as diretrizes para integração dos sistemas de compartilhamento de bicicletas ao transporte público coletivo.

Art. 42. Em áreas comerciais, educacionais, de saúde, de serviços ou de grande atratividade de pessoas, o Executivo Municipal deve regulamentar a implantação por particulares de paraciclos em via pública, ocupando uma vaga em cada quadra destinada ao estacionamento de veículos da via, quando este for permitido, ou na faixa de serviço da calçada, quando essa possuir largura suficiente.

Art. 43. Os serviços de compartilhamento de bicicleta devem utilizar padrão único de conexão entre a bicicleta e a estação, permitindo a interoperabilidade entre os sistemas.

§ 1º Os serviços de compartilhamento de bicicletas devem posicionar pelo menos um terço das suas estações, a uma distância não superior a 100m (cem metros) do acesso das estações do sistema de transporte público coletivo de média ou alta capacidade.

§ 2º Outros serviços de compartilhamento que adotem novas tecnologias serão regulamentados pelo Executivo Municipal quando oportuno, considerando os princípios,



diretrizes e objetivos desta Lei.

Art. 44. O Executivo Municipal deve disponibilizar paraciclos de uso e acesso público nos equipamentos públicos de lazer, esportes, cultura, educação e saúde, localizado na área interna do lote.

Art. 45. Os serviços de compartilhamento de bicicletas devem buscar a integração com Polos Geradores de Viagens - PGVs, estabelecendo parcerias para o posicionamento de estações nas áreas internas ao lote destes empreendimentos, ou posicionando-as nas áreas públicas próximas aos acessos dos PGVs.

Art. 46. Os terminais de integração e as estações de metrô devem disponibilizar bicicletários de uso público e acesso controlado, garantindo a segurança das bicicletas ali estacionadas.

Parágrafo Único. A operação dos bicicletários referidos no *caput* pode ser vinculada ao uso do transporte público coletivo e aos serviços de apoio ao ciclista, bem como aos usos comerciais que contribuam com a viabilidade financeira da operação.

Art. 47. Os sistemas de transporte público coletivo, de média e alta capacidade, devem ser progressivamente adaptados para o transporte embarcado de bicicletas permitindo acesso e espaço embarcado adequado, a ser utilizado pelos ciclistas nos horários de “entrepico” da demanda.

Subseção IV

Da Política Setorial do Transporte Público Coletivo

Art. 48. O transporte público coletivo é o elemento estrutural da mobilidade urbana do Recife, ao qual, todos os demais modos de transporte devem estar conectados, integrados e coordenados.

Parágrafo Único. O uso do transporte público coletivo deve ser promovido e incentivado pelo Executivo Municipal para todos os deslocamentos, com ênfase no acesso ao trabalho, saúde e à educação.

Art. 49. O Executivo Municipal, inclusive nos seus posicionamentos junto ao CTM, deve priorizar o desenvolvimento de estudos e projetos para a implantação de faixas exclusivas de ônibus no sistema viário estruturante do Recife, conectando as áreas de grande atratividade de viagens com os Terminais de Integração e as estações dos sistemas de média e alta capacidade.

Art. 50. O usuário do transporte público coletivo deve obedecer às instruções, de comportamento e conduta, estabelecidas pelo CSTM, CTM, Executivo Municipal e pelo operador, desde que homologadas pelo CTM.

Art. 51. O Executivo Municipal deve priorizar a implantação, hierarquização,





coordenação, operação e circulação de um sistema integrado de transporte público coletivo nos subsistemas por ônibus, inclusive o complementar, trilhos, fluvial e teleférico, em caráter preferencial, com relação ao transporte motorizado individual.

Art. 52. O Executivo Municipal, por sua representação metropolitana deve considerar as seguintes diretrizes referentes ao transporte público coletivo:

I - a promoção da implantação e manutenção de paradas de ônibus adequadas às dimensões dos tipos de veículos em operação na parada, que permita a acomodação da demanda de passageiros em espera, e a adequada operação de embarque/desembarque, além do acesso à plataforma elevatória veicular;

II - as paradas de ônibus e os equipamentos que as sinalizam devem ser preservados e só deverão ser remanejados ou removidos em casos excepcionais, sendo condicionada, a sua realocação, à viabilidade do novo local proposto;

III - as modificações e adequações nas paradas de ônibus, quando solicitadas por iniciativa privada, devem ser avaliadas mediante Estudo de Impacto sobre os Transportes, sendo os estudos, projetos e execução física da alteração às expensas do solicitante;

IV - a implantação de baias de embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo deve observar as diretrizes do Manual de Calçadas do Recife;

V - as vias e as paradas de ônibus com demanda superior a 15.000 (quinze mil) passageiros/dia, devem ser priorizadas quanto às ações de segurança e conforto dos usuários durante a operação de transbordo;

VI - o processo de planejamento e avaliação de projetos deve ser realizado de forma integrada, contemplando simultaneamente todos os subsistemas de transporte público coletivo, bem como o pedestre e o ciclista;

VII - a operação dos serviços de transporte público coletivo que atenda à população do Recife deve seguir os parâmetros definidos nesta Lei;

VIII - promover a implantação, manutenção e o gerenciamento do sistema de monitoramento dos veículos, integrantes dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, permitindo o acompanhamento, em tempo real das programações dos serviços concedidos ou permitidos;

IX - o sistema de monitoramento dos veículos, dos sistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deve identificar desvios com relação ao atendimento programado da operação;

X - a operação dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve ser condicionada à sua adesão ao sistema de monitoramento adotado no Município;



XI - a remuneração dos operadores do transporte público coletivo, concessionários e permissionários, deve observar as seguintes premissas:

XII - adotar estratégias de remuneração dos permissionários e concessionários do transporte público coletivo, que vinculem uma parte da remuneração à inclusão dos respectivos veículos no sistema de monitoramento sob gestão do poder público;

XIII - adotar política de remuneração de concessionários e permissionários baseada em Planilha de Custos Operacionais, levando em consideração os custos globais da operação do sistema de transporte público coletivo ponderados pelo atendimento à demanda prevista para a linha e por fatores de qualidade;

XIV - adotar procedimentos de transparência ativa para divulgação da Planilha de Custos Operacionais e da Receita Operacional, divulgando, inclusive, suas séries históricas, em portal de *internet* específico para acesso público, sem necessidade de registro prévio, e atualizando-as anualmente.

XV - os canais de atendimento e denúncia para a população devem ser disponibilizados, possibilitando o contato por ligações telefônicas, via linha fixa e móvel, serviço de mensagens instantâneas por aplicativo de celular, formulário específico na *internet*, e pessoalmente no órgão responsável;

XVI - o prazo de validade dos créditos utilizados pela bilhetagem eletrônica deve ser de pelo menos um ano;

XVII - a integração temporal nas linhas que atendem ao Recife deve ser realizada progressivamente, mediante reestruturação e otimização da Rede de Transporte Público Coletivo, permitindo a interoperabilidade com o sistema metropolitano;

XVIII - a venda e recarga de cartões da bilhetagem eletrônica devem ser disponibilizadas nas estações de metrô, de VLT, de BRT e do transporte fluvial, nos Terminais de Integração, nos equipamentos públicos municipais e estaduais com atendimento à população, e nos pontos de atendimento ao público das concessionárias de serviços públicos.

Parágrafo Único. O Executivo Municipal, no que couber, poderá dispor sobre os indicadores e critérios de avaliação, a serem utilizados, na seleção de alternativas de projetos de transporte público coletivo que atendam à população do Recife.

Art. 53. O Executivo Municipal deve promover a utilização do modo fluvial para o transporte público coletivo e individual de passageiros como uma alternativa ou complemento do transporte terrestre, devendo observar às seguintes diretrizes:

I - as infraestruturas de transposição de rios e canais devem prever, em seus projetos, as dimensões necessárias para permitir a operação do transporte fluvial de passageiros, independentemente das variações decorrentes das marés;



II - os píeres, públicos ou privados, a serem instalados nos rios e canais do Recife, devem prever uso e acesso público;

III - a aprovação de projetos de píeres, públicos ou privados, localizados a uma distância inferior a 200m (duzentos metros) de píeres de atendimento do serviço fluvial de transporte público coletivo, fica condicionada à avaliação do órgão responsável pelo referido serviço;

IV - as praças, parques e outros equipamentos públicos de lazer e turismo, a serem implantados às margens de rios ou canais navegáveis, devem prever píeres de uso e acesso público e, quando possível, o atendimento por serviço fluvial de transporte público coletivo.

Subseção V

Da Política Setorial do Transporte de Carga

Art. 54. O desenvolvimento e aplicação da Logística Urbana pelo setor público e privado, deve ser promovido pelo Executivo Municipal, para o transporte, armazenagem e operações de carga e descarga no ambiente urbano da cidade.

Art. 55. O Executivo Municipal promoverá o desenvolvimento dos serviços de transporte urbano sustentável de cargas, inclusive da coleta de resíduos, mediante a regulamentação:

I - dos padrões veiculares para as atividades de carga urbana, inclusive de emissões de poluentes e ruído;

II - dos horários de circulação dos veículos de carga urbana;

III - dos horários de operação de carga e descarga em espaço público;

IV - dos critérios de implantação de vagas de carga e descarga nas vias públicas;

V - dos critérios de exigência de área de carga e descarga em empreendimentos privados e prédios públicos;

VI - do porte adequado dos veículos de carga para circulação na malha viária urbana, considerando as características do sistema viário e do uso do solo;

VII - do controle da circulação de cargas perigosas;

VIII - da promoção do uso de bicicletas para distribuição urbana de cargas, mediante a provisão de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 56. O Executivo Municipal deve disponibilizar na *internet* as informações sobre a regulamentação de operação de transporte de carga para cada área do Município.

Art. 57. O Executivo Municipal promoverá estudos para verificar a possibilidade de





implantação de Centros Urbanos de Distribuição considerando a redução da circulação de veículos de carga de grande porte na área urbana.

Parágrafo Único. Nas áreas de valor histórico, o Executivo Municipal deve incentivar a instalação de Centros de Distribuição Local de Cargas Urbanas, visando à operacionalização de serviços de distribuição de carga urbana por meio de propulsão humana.

Art. 58. Considera-se, para efeitos desta Lei, como Corredor Logístico, a via que representar o acesso principal entre o sistema rodoviário intermunicipal e as áreas logísticas estratégicas do Município, quais sejam:

- I - Porto do Recife;
- II - Aeroporto Internacional dos Guararapes – Gilberto Freyre;
- III - Centro de Abastecimento e Logística de Pernambuco - CEASA;
- IV - Distrito Industrial do Curado.

§ 1º O Executivo Municipal poderá definir ou regulamentar outras áreas logísticas estratégicas no Município.

§ 2º Os projetos, a implantação, a requalificação e a reconstrução de infraestruturas viárias, inclusive para implantação de sistemas de transporte de passageiros, nos Corredores Logísticos do Município devem permitir as condições físicas, operacionais e geométricas, necessárias à circulação de veículos de carga.

Subseção VI Da Política Setorial dos Polos Geradores de Viagens

Art. 59. Os Polos Geradores de Viagens - PGV devem promover a caminhada e o uso da bicicleta como modo de transporte desejável para o acesso de seus funcionários, estudantes, colaboradores ou clientes.

§ 1º Fica definido como Polo Gerador de Viagens - PGV, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade que tenham potencial para:

I - interferir na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias, no trânsito e na operação do transporte público prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;

II - atrair ou produzir grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno;

III - interferir no tráfego das vias públicas que dão acesso ao empreendimento.



§ 2º Os PGVs devem disponibilizar infraestruturas de apoio ao pedestre e ao ciclista, de acordo com o seu tipo de uso e porte.

§ 3º Os tipos de infraestruturas de apoio a serem exigidas, em função do tipo de uso e porte do PGV, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do Recife.

§ 4º A classificação, o processo de quantificação, e a forma de avaliação das externalidades negativas, decorrentes das operações industriais, comerciais e de serviços dos PGVs, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do Recife.

§ 5º O Manual de Estudos de Tráfego do Recife, é parte integrante da regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei.

Art. 60. Fica definido como Polo Gerador de Tráfego - PGT, para efeitos desta Lei, o empreendimento ou atividade, que apresente um total de área destinada ao estacionamento e circulação de veículos motorizados igual ou superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados) para uso habitacional e 2.500 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) para usos não-habitacionais.

§ 1º Os PGVs são também classificados como Polos Geradores de Tráfego - PGT, quando existir alto potencial de geração de viagens motorizadas.

§ 2º Os PGTs que também se enquadrem como empreendimento de impacto, na forma da legislação municipal vigente, devem apresentar Estudo de Tráfego como parte integrante de seu Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV.

Art. 61. Os PGVs devem mitigar suas externalidades negativas operacionais, mediante a adoção de medidas objetivas de melhoria da mobilidade urbana.

§ 1º Os PGVs de uso não-habitacional, a partir da análise do Estudo de Tráfego correspondente, devem adotar as seguintes medidas:

a) a disponibilização de um conjunto de paraciclos de acesso e uso público para clientes;

b) a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado com capacidade compatível com o porte do empreendimento;

c) a implantação de vestiários com chuveiros para atendimento dos funcionários ou alunos, especialmente nos prédios do serviço público municipal, estadual e federal;

d) a implantação de baias ou áreas internas ao lote para embarque e desembarque com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV, garantindo, no caso de baias, as dimensões mínimas de calçadas, previstas no Manual de Calçadas do Recife;

e) as operações de embarque e desembarque dos PGVs não devem ser realizadas em



via pública;

f) a implantação, interna ao lote, de áreas de carga e descarga, com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV que garantam as dimensões mínimas necessárias para as manobras dos veículos de carga;

g) a integração com o STPP, em especial com os sistemas de média e alta capacidade, garantindo junto aos órgãos competentes a operação dimensionada adequadamente à demanda gerada pelo PGV.

§ 2º Os PGVs de uso habitacional devem adotar as seguintes medidas:

a) a disponibilização de um conjunto de paraciclos de uso público para visitantes e prestadores de serviço;

b) a disponibilização de bicicletário de uso e acesso controlado para moradores com capacidade compatível com o porte do empreendimento;

c) a implantação de áreas de embarque e desembarque com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV a serem aprovadas pelo órgão gestor de trânsito, sem comprometimento das dimensões mínimas de calçadas;

d) a implantação de áreas de carga e descarga para mudanças e outros prestadores de serviços, com capacidade adequadas ao tipo e porte do PGV;

e) a integração com o STPP, em especial para empreendimentos habitacionais populares, garantindo junto aos órgãos competentes a operação dimensionada adequadamente à demanda gerada pelo PGV.

§ 3º A capacidade mínima de áreas de embarque e desembarque, e de áreas de carga e descarga, em função do tipo e do porte do PGV, serão definidas no Manual de Estudos de Tráfego do Recife.

§ 4º A capacidade e o posicionamento dos paraciclos em calçadas e em PGVs serão definidos no Manual Cicloviário do Recife.

Art. 62. O Executivo Municipal deve considerar no processo de licenciamento de novos PGVs e na expansão de PGVs existentes, inclusive quando da mudança de uso, as seguintes diretrizes referentes aos impactos na mobilidade urbana:

I - a avaliação das condições atuais e planejadas de operação dos sistemas de mobilidade urbana diretamente afetados pelo PGV, considerando as calçadas, rede cicloviária, transporte público coletivo, transporte de carga, estacionamentos internos e em via pública e a circulação viária;

II - a avaliação detalhada das demandas adicionais causadas pelo PGV nos sistemas de mobilidade urbana;



III - a avaliação do custo social, representado pelo aumento do tempo e do custo total de viagem dos usuários de todos os modos de transporte afetados.

Art. 63. O Executivo Municipal pode inibir ou restringir a implantação de novos PGTs ou de expansões de PGTs existentes propostos, conforme definir o Manual de Estudos de Tráfego.

Subseção VII Da Política Setorial dos Estacionamentos

Art. 64. O estacionamento é instrumento da gestão da mobilidade, e deve ser utilizado para promover o uso sustentável dos espaços públicos, lotes e edificações, visando a redução progressiva do uso dos veículos motorizados individuais.

Parágrafo Único. Os estacionamentos contemplam, para efeito desta Lei, os locais de parada temporária de bicicletas, automóveis, motocicletas, veículos de carga, veículos de serviço e turismo.

Art. 65. O Executivo Municipal poderá limitar a oferta de estacionamentos de novos PGTs a serem licenciados, mediante avaliação da capacidade de suporte da rede de transporte público coletivo, da infraestrutura viária e da disponibilidade de vagas de estacionamento em via pública na área de influência direta do empreendimento.

Art. 66. O Executivo Municipal promoverá implantação de sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública nas áreas comerciais, de educação superior, de serviços, e demais locais que se mostrarem necessários.

§ 1º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública, nas áreas comerciais e de serviços, devem prever vagas ou horários específicos para veículos em operação de carga e descarga, com horários de operação compatíveis com as diretrizes de horários de circulação de veículos de carga estabelecidas para a via em questão.

§ 2º Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública devem adotar estruturas tarifárias que assegurem a progressão crescente do custo/horário de estacionamento a fim de atingir as taxas de ocupação e de rotatividades pretendidas.

§ 3º A taxa mínima de progressão do custo/horário e as taxas de ocupação e de rotatividades de estacionamento rotativo oneroso em via pública serão definidas pelo Executivo Municipal.

Art. 67. Adicionem-se os incisos XIV, XV e os §§ 1º, 2º, 3º e 4º ao art. 40 da Lei Municipal nº 16.176/96, com a seguinte redação:

“Art.

40



XIII

.....

XIV - As edificações residenciais, acima de 100 (cem) subunidades habitacionais, devem garantir:

- a) locais adequados para estacionamento de bicicletas;
- b) vagas de estacionamentos específicas destinadas para veículos motorizados de serviços residenciais, interna ao lote, a ser utilizada no caso de atendimento aos moradores.

XV - A implantação de Edifício Garagem, seja de caráter público ou privado, será precedida de análise da infraestrutura de transporte e do uso do solo no entorno do local proposto, com base em Estudo de Tráfego a ser elaborado pelo interessado e submetido à Autoridade Municipal de Trânsito.

§ 1º Considera-se, para efeitos desta Lei, como “Edifício Garagem”, a edificação cuja área destinada à oferta de vagas de estacionamento e circulação de veículos automotivos, corresponda a 50% (cinquenta por cento) ou mais da área total construída, independentemente das características operacionais ou de gestão da sua utilização.

§ 2º Estacionamentos exclusivamente no nível térreo não são considerados Edifício Garagem.

§ 3º Os edifícios garagem devem dimensionar suas áreas de armazenamento de veículos, bem como cancelas de controle de acesso, de tal forma que se garanta a internalização de filas de entrada e saída dos veículos.

§ 4º O processo de dimensionamento da capacidade mínima, correspondente aos veículos que aguardam para acessar o edifício garagem, bem como o número mínimo de cancelas de acesso, serão definidos no Manual de Estudos de Tráfego do Recife.

.....

....”

Art. 68. O Executivo Municipal incentivará a implantação de estacionamentos onerosos integrados fisicamente a terminais de integração, cuja tarifa contemple a utilização do sistema de transporte público de passageiros.

Art. 69. O Executivo Municipal coibirá a obstrução das calçadas devido ao rebaixamento de meio-fio para fins de estacionamento e acesso de veículos ao lote.

Art. 70. Os serviços de manobristas no município deverão atender às seguintes diretrizes:



I - o ponto local de atendimento ao cliente deverá estar localizado em área interna ao lote, sem obstruir calçadas ou passeios;

II - em vias de trânsito rápido e arteriais, o local de parada do veículo para desembarque e embarque do motorista deverá ocorrer em área interna ao lote;

III - em vias coletoras, a operação de embarque e desembarque para o serviço de manobristas sobre a via pública é vedada entre as 6 e 9 horas e entre as 17 e 20 horas;

V - a empresa deverá afixar, em local visível ao público, as informações sobre o local de estacionamento e guarda dos veículos.

Art. 71. O estacionamento em via pública de ônibus de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Executivo Municipal.

Seção IV Do Desestímulo ao Uso do Veículo Motorizado Individual

Art. 72. O Executivo Municipal adotará medidas para promover a progressiva redução do uso dos veículos motorizados individuais, paralelamente às ações de promoção do uso do transporte público coletivo e do transporte ativo, propiciando a integração entre os diversos modos de transporte, e priorizando a melhoria e a expansão da infraestrutura da rede de calçadas, da rede cicloviária e do transporte coletivo de média e alta capacidade.

Art. 73. As áreas destinadas ao estacionamento em vias coletoras devem ser progressivamente substituídas por alargamento de calçadas, implantação de rede cicloviária ou de faixas exclusivas de ônibus, mediante estudo técnico que justifique a opção.

Art. 74. As vias locais em áreas de reconhecido caráter histórico, de uso predominantemente comercial ou de serviços, devem ser progressivamente pedestrianizadas, preservando o acesso de bicicletas e, em horários específicos, o acesso aos veículos de serviço e de carga.

Art. 75. As áreas de estacionamento em vias locais, no entorno de instituições de ensino fundamental e médio, devem ser progressivamente convertidas em Zonas de Pedestres, alargando as calçadas e implantando áreas exclusivas de embarque e desembarque, com prioridade para o transporte escolar.

Art. 76. As travessias de pedestres em vias locais que façam parte de rotas de acesso a instituições de ensino, hospitais, prédios públicos com atendimento à população, equipamentos culturais e a pontos de interesse turístico, devem ser progressivamente requalificadas implantando plataformas elevadas de travessia, em conjunto com a respectiva sinalização horizontal e vertical.

Art. 77. O Executivo Municipal poderá realizar ações periódicas ou permanentes de



desestímulo do uso de automóveis e motocicletas mediante:

I - restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em vias públicas para circulação exclusiva de pedestres e ciclistas, inclusive em dias úteis, no horário comercial;

II - operação de rede de ciclofaixas temporárias em dias úteis, em período adequado à utilização de bicicletas para o deslocamento até o trabalho e de volta à residência, saúde e educação;

III - restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em áreas específicas, podendo limitar tal restrição a combinações de Algarismos das placas dos veículos, matriz energética ou tipo de combustível;

IV - restrição temporária ou permanente, mediante pagamento de tarifa, para o acesso a áreas específicas, mediante uso de fiscalização eletrônica automatizada;

V - intensificação de fiscalização de estacionamento irregular em áreas específicas, principalmente em dias úteis, no horário comercial.

Parágrafo Único. O Executivo Municipal, quando couber, aplicará estratégias tarifárias sobre os serviços de transporte privado individual motorizado e remunerado de passageiros, independentemente da tecnologia de intermediação das viagens, considerando a utilização intensiva do espaço público viário e o equilíbrio tarifário com o transporte público coletivo.

Seção V Dos Dados de Mobilidade Urbana

Art. 78. Os operadores de serviços de mobilidade urbana devem produzir e disponibilizar dados operacionais, com a finalidade de fomentar o desenvolvimento de sistemas inovadores de planejamento e apoio ao cidadão, bem como de construir um ambiente de transparência e foco nas pessoas.

Subseção I Da Produção de Dados

Art. 79. A produção de dados sobre a utilização e a oferta, pública ou privada, dos sistemas, meios e serviços de mobilidade urbana no município é obrigatória e condicionante para a respectiva operação.

Art. 80. A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica, de velocidade ou de avanço de sinal, pelo Município, devem incluir em seu escopo, a contagem classificada direcional automática de veículos motorizados, conforme Manual de Estudos de Tráfego Urbano do Recife.





§ 1º As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Recife serão definidas no Manual de Estudos de Tráfego Urbano do Recife.

§ 2º As contagens de tráfego e os estudos para o desenvolvimento de projetos no âmbito do Município, deverão sempre atender ao Manual de Estudos de Tráfego Urbano do Recife.

Art. 81. A realização de pesquisas de mobilidade urbana, de caráter comportamental, deverá permitir, sempre que tecnicamente possível, a desagregação dos dados por gênero, raça, faixa de renda e faixa etária.

Art. 82. O Executivo Municipal deve adotar procedimentos que promovam a integração da rotina do Município à coleta dos dados necessários para o planejamento da mobilidade urbana.

Subseção II Da Disponibilização de Dados

Art. 83. Os dados de oferta e demanda, despersonalizados, de serviços de mobilidade urbana prestados no município são de propriedade pública e devem estar à disposição da sociedade e do Poder Público Municipal.

Art. 84. Os gestores e operadores dos meios e serviços de mobilidade urbana devem disponibilizar periodicamente, na *internet*, relatórios consolidados de estatísticas de uso dos respectivos sistemas, demandas por área e de conexões origem-destino.

Art. 85. Os gestores e operadores do sistema de monitoramento dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deverão disponibilizar periodicamente na *internet*, relatórios consolidados de estatísticas de cumprimento de viagens contemplando aqueles indicadores definidos na regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Art. 86. Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender ao disposto na legislação municipal que disciplina o Acesso à Informação, garantindo a utilização de formatos abertos na sua publicação.

Art. 87. O Executivo Municipal regulamentará quando couber a produção e disponibilização de dados da mobilidade urbana.

Seção V Da Inserção Metropolitana

Art. 88. O Plano de Mobilidade Urbana do Recife observa, e sua regulamentação deve observar, os princípios de governança interfederativa das regiões metropolitanas previstos no Estatuto da MetrÓpole.



Art. 89. Além das diretrizes gerais estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade Urbana do Recife observa as diretrizes específicas do Estatuto da Metrópole.

Parágrafo Único. Deverá haver compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana do Recife com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana do Recife, quando da sua elaboração.

Seção VI Do Monitoramento e Avaliação

Art. 90. O monitoramento e avaliação da implantação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife, será realizado pelo Executivo Municipal.

§ 1º O monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife será realizado desde a sua implementação em toda a sua complexidade, à operacionalização das estratégias nele previstas, e aos seus resultados perante as metas de curto, médio e longo prazo.

§ 2º O órgão responsável pelo monitoramento e avaliação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife, deverá apoiar os demais órgãos municipais na execução do plano, bem como produzir relatórios periódicos acerca de suas ações garantindo dados abertos à sociedade.

§ 3º Os relatórios de monitoramento e avaliação deverão ser apresentados anualmente ao CMTT.

Seção VII Da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana do Recife

Art. 91. O Plano de Mobilidade Urbana do Recife deverá ser revisado pelo Executivo Municipal e encaminhado à Câmara Municipal, em prazo não superior a 10 (dez) anos, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º O processo de revisão do Plano de Mobilidade Urbana do Recife deve garantir a participação da sociedade, na forma de Audiências, Reuniões e/ou Consultas Públicas, de reuniões do CMTT, reuniões do Conselho da Cidade, e garantindo eventos ou oficinas de discussão participativas, considerando as regiões administrativas do Município.

§ 2º As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana do Recife exigem a realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana, e deverão contemplar, pelo menos:

I - a realização de pesquisas de mobilidade, incluindo:



- a) pesquisas origem-destino de pessoas;
- b) pesquisas origem-destino de cargas;
- c) pesquisas de contagens de pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
- d) pesquisas de velocidade;
- e) pesquisas de carregamento do transporte público.

II - a análise, à luz dos objetivos estabelecidos nesta Lei, da situação do Sistema de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no Município, incluindo a avaliação objetiva dos indicadores de desempenho, e da efetividade de cada uma das ações realizadas;

III - a avaliação de tendências do Sistema de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais

Art. 92. A regulamentação deste Plano de Mobilidade Urbana do Recife estabelecerá a quantidade de vagas de estacionamento de bicicletas e veículos de serviço em relação à quantidade de unidades residenciais.

Art. 93. Os casos omissos, serão dirimidos mediante análises e posterior emissão de parecer do CMTT.

Art. 94. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação oficial.

Recife, 17 de Novembro de 2021.


JOÃO HENRIQUE DE ANDRADE LIMA CAMPOS
Prefeito do Recife

