



GABINETE DO PREFEITO

PUBLICADO

Em 14/11/22

Gilberto Oliveira
Coordenador
Gabinete do Prefeito
Insc. 59180-2

LEI Nº 1538/2022, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2022

EMENTA: Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Jaboatão dos Guararapes, e dá outras providências.

O PREFEITO DO JABOATÃO DOS GUARARAPES, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso V do art. 65 da Lei Orgânica do Município, faz saber que o Poder Legislativo aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Jaboatão dos Guararapes, e dá outras providências.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é uma ferramenta de desenvolvimento urbano sustentável, e tem como objeto definir as diretrizes das ações do Poder Público Municipal, nos assuntos relativos aos deslocamentos de pessoas, veículos e bens na cidade.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana propõe como objetivo geral o acesso global, seguro, eficiente, sustentável e democrático à cidade, por meio dos instrumentos de planejamento estratégico, do controle, da sistematização operacional e da fiscalização do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, bem como da regulamentação dos serviços de mobilidade urbana.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e alterações, e representa o conjunto estruturado e integrado de meios e serviços de transporte urbano, além do provimento da infraestrutura de mobilidade urbana, capazes de viabilizar os deslocamentos das pessoas, e a circulação de veículos e bens pela cidade.

§ 1º. Os modos de transporte não-motorizados estão subdivididos em modos ativos de transporte, ou seja, de propulsão humana, e modos de tração animal.

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

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com o disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes critérios:

- I - acessibilidade universal;





GABINETE DO PREFEITO

- II - segurança nas condições de deslocamentos das pessoas, priorizando pedestres e ciclistas;
- III - sustentabilidade social, ambiental e econômica da mobilidade urbana;
- IV - desenvolvimento urbano sustentável;
- V - equidade na utilização do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VI - gestão democrática da **Política Municipal de Mobilidade Urbana**;
- VII - Integração do planejamento das políticas de mobilidade, transporte e uso do solo.

Art. 6º A **Política Municipal de Mobilidade Urbana**, em observância à Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta as seguintes diretrizes:

- I - promoção da segurança das pessoas, priorizando a segurança dos pedestres e ciclistas;
- II - melhoria da qualidade do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- III - modernização da gestão da mobilidade urbana;
- IV - priorização das ações voltadas para os deslocamentos não motorizados sobre os deslocamentos motorizados;
- V - priorização das ações direcionadas para o transporte público em detrimento ao transporte individual.

Art. 7º As diretrizes visam atingir os seguintes objetivos, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I - reduzir as mortes no trânsito;
- II - promover a segurança de pedestres e ciclistas;
- III - reduzir a quantidade e a gravidade dos sinistros de trânsito;
- IV - promover a cidadania na mobilidade urbana;
- V - estabelecer, gerir e fiscalizar padrões de qualidade dos serviços de mobilidade urbana;
- VI - estabelecer, gerir 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;





GABINETE DO PREFEITO

- VIII - contribuir para o desenvolvimento sustentável da cidade;
- IX - reduzir as emissões de ruído, gases de efeito estufa e demais poluentes dos componentes da mobilidade urbana;
- X - otimizar a matriz energética do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- XI - promover ferramentas de planejamento da mobilidade urbana que sejam tecnologicamente atuais e acessíveis para a população;
- XII - realizar o monitoramento integrado e em tempo real das condições de mobilidade urbana;
- XIII - viabilizar a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade urbana;
- XIV - estabelecer e adotar procedimentos de preparação antecipada para a operação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana durante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial os de origem climática;
- XV - priorizar os projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Art. 8º A gestão da mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes deverá adotar medidas de transparência ativa como ferramenta de gestão participativa, inclusive para aqueles dados que sejam coletados por concessionárias e/ou prestadoras de serviços públicos.

Art. 9º O Poder Executivo Municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, poderá 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 realizarem 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, inclusive com a implantação de pedágio urbano nas áreas compreendidas no centro expandido do município;
- IV - política tarifária das vagas em vias públicas e dos estacionamentos, inclusive edifícios garagem localizados no Município;





GABINETE DO PREFEITO

V - monitoramento das emissões dos poluentes atmosféricos, dos modos de transporte motorizados, permitindo a restrição de acesso a determinadas vias devido a criticidade da qualidade do ar constatada;

VI - tributação sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana;

VII - segregação, física ou operacional, de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos ativos de transporte;

VIII - integração dos estacionamentos e garagens, para bicicletas e veículos motorizados, ao transporte público;

IX - regulamentação específica do uso da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

X - incentivo a parcerias público-privadas quanto ao provimento de equipamentos aos corredores de transporte público coletivo;

XI - incentivo do ordenamento territorial voltado ao adensamento ao longo dos corredores de transporte público coletivo;

XII - captação e utilização de recursos para ampliação e melhoria do transporte público coletivo;

XIII - promoção de programas de ação voltados à mobilidade urbana;

XIV - promoção de intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XV - promover a publicidade sobre a priorização de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual.

Art. 10. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual – LOA e no Plano Plurianual - PPA, destinado ao provimento da infraestrutura e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e diretrizes definidos nesta Lei.

Art. 11. 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 12. O Poder Executivo Municipal envidará esforços para 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.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 13. O Poder 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 municipal.

Art. 14. Compete aos Polos Geradores de Viagens (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.

Art. 15. O Poder Executivo Municipal promoverá a participação de recursos do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte para o desenvolvimento da mobilidade urbana visando preferencialmente:

- I - desenvolver infraestrutura para circulação de pedestres, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;
- II - desenvolver a infraestrutura para ciclistas;
- III - desenvolver a infraestrutura para o usuário do transporte público coletivo.

Art. 16. O Poder Executivo Municipal promoverá o planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção integrados, dos sistemas para pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, usuários do transporte motorizado individual e cargas urbanas, fazendo uso das estratégias contempladas pelo **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação das políticas de uso e ocupação do solo.

Art. 17. A participação da sociedade na governança da mobilidade urbana se dará no âmbito do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT).

Art. 18. O planejamento da mobilidade urbana é constituído pelas ações integradas 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 e ocupação do solo.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal deve promover e incentivar programas de fiscalização de segurança viária, de licenciamento e controle dos estacionamentos e de emissões de gases de efeito estufa dos veículos motorizados.

Parágrafo único. Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser disponibilizados em portal de dados abertos disponíveis para a população.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 20. Para efeito desta Lei, classifica-se 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 - construção de vias de trânsito rápido ou arterial;
- III - construção de túnel, viaduto ou ponte como parte de via de trânsito rápido ou arterial;
- IV - construção de terminais de integração multimodais.

Art. 21. Os projetos estruturadores, de alcance municipal ou metropolitano com participação do município, deverão ser apresentados e referendados pelo **CMTT**, para que sejam desenvolvidos, de maneira integrada e de acordo com o disposto nesta Lei.

Art. 22. As intervenções para infraestrutura de mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes que não estiverem previstas na regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes deverão ser apresentadas previamente ao **CMTT**.

Art. 23. O Poder Executivo Municipal realizará o monitoramento do desenvolvimento das condições da mobilidade urbana no município mediante a produção e divulgação de indicadores de desempenho.

§ 1º. Os indicadores de desempenho serão detalhados de acordo com a forma e ao conteúdo na regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes.

§ 2º. A divulgação dos indicadores e de sua série histórica será realizada e dada a publicidade anualmente.

§ 3º. Os indicadores abordarão as seguintes temáticas:

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

Art. 24. O **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes é o instrumento de efetivação da **Política Municipal de Mobilidade Urbana**.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 25. A regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes dar-se -á através de Decreto do Executivo Municipal em até 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º. A regulamentação referida no *caput* deverá consolidar e disponibilizar os estudos técnicos, 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 Lei, objeto do disposto na Operação de Crédito / Financiamento Nº 0518.818-55 / 2018 – IN Nº 22 / 2018 – Plano de Mobilidade Urbana do Município do Jaboatão dos Guararapes, conforme autorizado e aprovado pela Lei Municipal nº 1.428, de 29 de outubro de 2019.

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

- I - visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;
- II - diagnósticos do Sistema Municipal 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 Jaboatão dos Guararapes;
- VI - as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VII - as ações voltadas a incorporar as questões de gênero, faixa etária, classe social, raça e etnia no planejamento da mobilidade urbana;
- VIII - as ações focadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braile;
- IX - as estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;
- X - os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;
- XI - os padrões de qualidade dos serviços de transporte público coletivo em suas diversas escalas e modos;
- XII - a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;
- XIII - as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;





GABINETE DO PREFEITO

XIV - a estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;

XV - as estratégias de financiamento das ações previstas nesta **Política Municipal de Mobilidade Urbana**;

XVI - ações de promoção e estímulo ao uso do transporte coletivo.

Art. 26. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 7º desta Lei, o Poder Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas:

I - a redução sistemática das velocidades 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 análise multisetorial dos fatores que levaram às mortes;

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

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

VII - a adoção de procedimentos de implantação e requalificação das condições de acessibilidade ao transporte público, priorizando a segurança e a comodidade das pessoas, especialmente daquelas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências (PCDs);

VIII - a adoção de procedimentos de implantação, requalificação e ampliação de calçadas, cicloviárias e faixas exclusivas para uso do transporte público coletivo de passageiros que levem em consideração as necessidades de pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

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

X - a priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializam a segurança na mobilidade de pedestres e ciclistas especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

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





GABINETE DO PREFEITO

- XII** - a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;
- XIII** - a instituição ou manutenção de grupo técnico dedicado à coleta, processamento, gestão e divulgação sistematizada dos dados relativos aos sinistros de trânsito com vítima;
- XIV** - 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;
- XV** - 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;
- XVI** - a adoção e fiscalização de padrões de qualidade de atendimento e operação para os serviços de transporte de passageiros;
- XVII** - a adoção de canais que possibilitem aos usuários realizarem denúncias, reclamações, comentários ou elogios sobre a qualidade dos sistemas de mobilidade em tempo real;
- XVIII** - a publicidade e transparência das ações realizadas pelo Poder Público Municipal, em resposta às ações fiscalizatórias, recebidas nos meios compartilhados de fiscalização;
- XIX** - a adoção e divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade urbana;
- XX** - o desenvolvimento de programa de manutenção viária, considerando integralmente todos os espaços componentes do sistema viário;
- XXI** - 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;
- XXII** - a otimização da frota de veículos de transporte público coletivo, aos requisitos de acessibilidade universal e conforto adequado às condições climáticas do Município;
- XXIII** - a realização de estudos e projetos visando financiamentos da infraestrutura de mobilidade ativa e dos sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade;
- XXIV** - a realização de pesquisas e estudos para embasamento de ações que promovam a igualdade de gênero na mobilidade;
- XXV** - promover a Logística Urbana considerando as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
- XXVI** - o planejamento de ações que visem ao aumento da participação dos modos ativos de transporte, e do transporte público coletivo na matriz de mobilidade;





GABINETE DO PREFEITO

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

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

XXIX - o incentivo a utilização de veículos elétricos e sua infraestrutura de apoio nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros;

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

XXXI - o aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos – polos 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;

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

XXXIII - 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;

XXXIV - a modernização 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;

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

XXXVI - 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.

Art. 27. 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.

Art. 28. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

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





GABINETE DO PREFEITO

Art. 29. O projeto, a implantação e requalificação de travessias de pedestres devem atender às diretrizes e especificações construtivas e operacionais estabelecidas no Manual de Projeto Urbano.

Parágrafo único. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e deverá ser desenvolvido pelo Poder Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 30. As vias arteriais e coletoras devem possuir faixa de travessia de pedestres nas aproximações das interseções conforme definições dos estudos de técnicos de tráfego realizados.

Art. 31. 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: 60 km/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.

§ 4º. Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 32. A caminhada é 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.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 33. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas de pedestres:

I - a infraestrutura de mobilidade urbana, de uso do pedestre, contempla os largos, as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, passarelas, pontes, túneis e as travessias de pedestres;

II - a arborização, iluminação e sinalização para pedestres, são elementos obrigatórios e indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de calçadas e passeios, tanto para fins de contratação e desenvolvimento de projetos básicos e executivos, quanto para contratação de serviços para execução das obras;

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 espaços destinados ao pedestre, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

Parágrafo único. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido e/ou atualizado pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 34. O Poder Executivo Municipal deve assumir a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estruturante e histórico do Município.

Art. 35. 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 no movimento pendular diário, ou seja nos deslocamentos ao trabalho e à educação.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 36. 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 promovidas 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 Poder Executivo Municipal priorizará os trechos indicados por este Plano de Mobilidade Urbana, em compatibilização com o disposto no 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 de Projeto Urbano e do Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

§ 1º. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

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

Art. 37. 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.

Art. 38. Os serviços de compartilhamento de bicicleta devem utilizar padrão único de conexão entre a bicicleta e a estação, permitindo a interoperabilidade entre os sistemas.

Parágrafo único. Outros serviços de compartilhamento que adotem novas tecnologias serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal quando oportuno, considerando os princípios, diretrizes e objetivos desta Lei.





GABINETE DO PREFEITO

Art.39. 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. 40. 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 "entre-pico" da demanda.

Art. 41. O transporte público coletivo é o elemento estrutural da mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes, 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 Poder Executivo Municipal para todos os deslocamentos, com ênfase no acesso ao trabalho, à saúde e à educação.

Art. 42. O Poder Executivo Municipal deve priorizar o desenvolvimento de estudos e projetos para a implantação de faixas exclusivas de ônibus no sistema viário estruturante do Jaboatão dos Guararapes, conectando as áreas de grande atratividade de viagens com os Terminais de Integração e as Estações dos sistemas de média e alta capacidade.

Art. 43. O Poder 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 e trilhos, em caráter preferencial, com relação ao transporte motorizado individual.

Art. 44. O Poder 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;





GABINETE DO PREFEITO

III - as modificações e adequações nas paradas de ônibus, quando solicitadas por iniciativa privada, devem ser avaliadas mediante o Estudo de Impacto sobre os Transportes, ficando sua aprovação condicionada ao parecer do Poder Executivo Municipal, sendo os estudos, projetos e execução física da alteração às expensas do solicitante;

IV - 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;

V - 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;

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

VII - 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;

VIII - o sistema de monitoramento dos veículos, dos sistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deve identificar desvios com relação ao atendimento programado da operação e suas discrepâncias operacionais, dando publicidade aos desvios identificados;

IX - a operação dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve ser condicionada à sua adesão ao sistema de monitoramento e bilhetagem eletrônica adotada no Município;

X - 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 gestor responsável;

XI - a integração temporal nas linhas que compõem a rede municipal de transporte público do Jaboatão dos Guararapes deve ser realizada progressivamente, mediante reestruturação e otimização da Rede de Transporte Público Coletivo, permitindo a interoperabilidade com o sistema metroviário, e na possibilidade com o Sistema Metropolitano de Transporte Público;

XII - as paradas de ônibus deverão possibilitar ao usuário informações a respeito das linhas que atendem aquela parada, bem como as previsões de chegada dos veículos;

XIII - os serviços digitais oferecidos aos passageiros de transporte coletivo tais quais: informações sobre itinerários, reclamações, recarga de cartão de passagem, dentre outros, deverão ser disponibilizados sem plataforma digital da Prefeitura.





GABINETE DO PREFEITO

Parágrafo único. O Poder 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 45. O desenvolvimento e aplicação da Logística Urbana pelo setor público e privado, deve ser promovido pelo Poder Executivo Municipal, para o transporte, armazenagem e operações de carga e descarga no ambiente urbano da cidade.

Art. 46. O Poder 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 ciclovária adequada.

Art. 47. O Poder Executivo Municipal deve disponibilizar na internet as informações sobre a regulamentação de operação de transporte de carga para cada área do Município.

Art. 48. O Poder 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 do patrimônio histórico, o Poder 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.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 49. 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 - Aeroporto Internacional dos Guararapes - Gilberto Freyre;

II - Distrito Industrial do Curado.

§ 1º. O Poder 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.

Art. 50. Os Polos Geradores de Viagens (PGVs) 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 **PGVs**, 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 Municipal de Mobilidade Urbana 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 Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes.

§ 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 Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes.

§ 5º. O Manual de Estudos de Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 51. A Mobilidade Urbana é meio preponderante ao desenvolvimento econômico sustentável, alcançado mediante a mitigação das externalidades negativas de ordem social, econômica, energética e ambiental, decorrentes das atividades comerciais, industriais e sociais praticadas pelos agentes econômicos.

Art. 52. 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 **PGTs**, 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**), de que tratam os artigos 102 a 107 da Lei Municipal nº 976, de 16 de dezembro de 2013, e alterações, que estabelece a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo do Município do Jaboatão dos Guararapes.

Art. 53. 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 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 Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes;
- d) as operações de embarque e desembarque dos **PGVs** não devem ser realizadas em via pública;
- e) 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;
- f) a integração com o Sistema de Transporte Público de Passageiros (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:





GABINETE DO PREFEITO

- 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 Mobilidade do Jabotão dos Guararapes.

§ 4º. A capacidade e o posicionamento dos paraciclos em calçadas e em **PGVs** serão definidos no Manual de Projeto Urbano do Jabotão dos Guararapes.

§ 5º. O Poder Executivo Municipal poderá incentivar, inclusive mediante a concessão de benefícios fiscais, a implantação de novos **PGVs** no entorno de terminais de integração e estações de metrô.

Art. 54. O Poder 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** no Sistema Municipal 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;

IV - a definição de ações mitigadoras que efetivamente relacionem-se aos impactos causados pelo **PGV**.

Art. 55. O Poder 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 Mobilidade.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 56. O estacionamento é instrumento fundamental da gestão da mobilidade, e deve ser utilizado para promover o uso sustentável e a democratização quanto a utilização 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. 57. O Poder 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. 58. O Poder 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 definidas pelo **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes.

§ 3º. A taxa mínima de progressão do custo-horário e as taxas de ocupação e de rotatividades de estacionamento rotativo oneroso em via pública deve ser definida no **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes.

Art. 59. O Poder 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. 60. O Poder Executivo Municipal coibirá a obstrução das calçadas devido ao rebaixamento de meio-fio para fins de estacionamento e acesso de veículos ao lote.

Art. 61. O estacionamento em via pública de ônibus de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Poder Executivo Municipal.





GABINETE DO PREFEITO

Art. 62. O Poder Executivo Municipal adotará medidas para promover a progressiva redução do uso dos veículos motorizados individuais, paralelamente às ações de incentivo e 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. 63. 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. 64. As vias locais em áreas de reconhecido caráter histórico, de uso predominantemente comercial ou de serviços, devem ser progressivamente adaptadas para o tráfego de pedestres, preservando o acesso de bicicletas e, em horários específicos, o acesso aos veículos de serviço e de carga.

Art. 65. 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. 66. 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. 67. O Poder 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;





GABINETE DO PREFEITO

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

Art. 68. 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.

Art. 69. A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica, de velocidade ou de avanço de sinal, pelo Município, devem incluir preferencialmente em seu escopo, a contagem classificada direcional automática de veículos motorizados.

Parágrafo único. As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Jaboatão dos Guararapes serão definidas no Manual de Estudos de Mobilidade Urbana.

Art. 70. O Poder Executivo Municipal deve adotar procedimentos que promovam a integração da rotina do Município à coleta dos dados necessários para o planejamento da mobilidade urbana.

Art. 71. Os dados de oferta e demanda 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. 72. Os gestores e operadores dos meios e serviços de mobilidade urbana devem disponibilizar ao público, na *internet*, de forma automática e periódica, relatórios consolidados de estatísticas de uso dos respectivos sistemas, demandas por área e de conexões origem-destino.

Art. 73. 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 74. Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender ao disposto na legislação municipal que disciplina o Acesso à Informação, a Lei Municipal nº 853, de 14 de maio de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 63, de 7 de junho de 2018, garantindo a utilização de formatos abertos na sua publicação.





GABINETE DO PREFEITO

§ 2º. As revisões periódicas do **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes exigem a realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema Municipal 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 Municipal 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 Municipal de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 80. Os casos omissos, serão dirimidos mediante análises e posterior emissão de parecer do **CMTT**.

Art. 81. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Jaboatão dos Guararapes, 16 de novembro de 2022.


LUIZ JOSÉ INOJOSA DE MEDEIROS
Prefeito



17 DE NOVEMBRO DE 2022 – XXXI – Nº 219 – JABOATÃO DOS GUARARAPES

GABINETE DO PREFEITO

LEI Nº 1538 / 2022, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2022

EMENTA: Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Jaboaatão dos Guararapes, e dá outras providências.

O **PREFEITO DO JABOATÃO DOS GUARARAPES**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso V do art. 65 da Lei Orgânica do Município, faz saber que o Poder Legislativo aprovou e eu sanciono a seguinte

Art. 1º Esta Lei estabelece a **Política Municipal de Mobilidade Urbana**, institui o **Plano de Mobilidade Urbana do Jaboaatão dos Guararapes**, e dá outras providências.

Art. 2º A **Política Municipal de Mobilidade Urbana** é uma ferramenta de desenvolvimento urbano sustentável, e tem como objeto definir as diretrizes das ações do Poder Público Municipal, nos assuntos relativos aos deslocamentos de pessoas, veículos e bens na cidade.

Art. 3º A **Política Municipal de Mobilidade Urbana** propõe como objetivo geral o acesso global, seguro, eficiente, sustentável e democrático à cidade, por meio dos instrumentos de planejamento estratégico, do controle, da sistematização operacional e da fiscalização do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, bem como da regulamentação dos serviços de mobilidade urbana.

Art. 4º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e alterações, e representa o conjunto estruturado e integrado de meios e serviços de transporte urbano, além do provimento da infraestrutura de mobilidade urbana, capazes de viabilizar os deslocamentos das pessoas, e a circulação de veículos e bens pela cidade.

§ 1º. Os modos de transporte não-motorizados estão subdivididos em modos ativos de transporte, ou seja, de propulsão humana, e modos de tração animal.

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

Art. 5º A **Política Municipal de Mobilidade Urbana**, de acordo com o disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes critérios:

I – acessibilidade universal;

II – segurança nas condições de deslocamentos das pessoas, priorizando pedestres e ciclistas;

III – sustentabilidade social, ambiental e econômica da mobilidade urbana;

IV – desenvolvimento urbano sustentável;

V – equidade na utilização do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VI – gestão democrática da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VII – Integração do planejamento das políticas de mobilidade, transporte e uso do solo.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana, em observância à Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta as seguintes diretrizes:

I – promoção da segurança das pessoas, priorizando a segurança dos pedestres e ciclistas;

II – melhoria da qualidade do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;

III – modernização da gestão da mobilidade urbana;

IV – priorização das ações voltadas para os deslocamentos não motorizados sobre os deslocamentos motorizados;

V – priorização das ações direcionadas para o transporte público em detrimento ao transporte individual.

Art. 7º As diretrizes visam atingir os seguintes objetivos, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I – reduzir as mortes no trânsito;

II – promover a segurança de pedestres e ciclistas;

III – reduzir a quantidade e a gravidade dos sinistros de trânsito;

IV – promover a cidadania na mobilidade urbana;

V – estabelecer, gerir e fiscalizar padrões de qualidade dos serviços de mobilidade urbana;

VI – estabelecer, gerir 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 sustentável da cidade;

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

X – otimizar a matriz energética do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;

XI – promover ferramentas de planejamento da mobilidade urbana que sejam tecnologicamente atuais e acessíveis para a população;

XII – realizar o monitoramento integrado e em tempo real das condições de mobilidade urbana;

XIII – viabilizar a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade urbana;

XIV – estabelecer e adotar procedimentos de preparação antecipada para a operação do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana durante a ocorrência de eventos disruptivos, em especial os de origem climática;

XV – priorizar os projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Art. 8º A gestão da mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes deverá adotar medidas de transparência ativa como ferramenta de gestão participativa, inclusive para aqueles dados que sejam coletados por concessionárias e/ou prestadoras de

Art. 9º O Poder Executivo Municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, poderá 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 realizarem 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, inclusive com a implantação de pedágio urbano nas áreas compreendidas no centro expandido do município;
- IV – política tarifária das vagas em vias públicas e dos estacionamentos, inclusive edifícios garagem localizados no Município;
- V – monitoramento das emissões dos poluentes atmosféricos, dos modos de transporte motorizados, permitindo a restrição de acesso a determinadas vias devido a criticidade da qualidade do ar constatada;
- VI – tributação sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana;
- VII – segregação, física ou operacional, de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos ativos de transporte;
- VIII – integração dos estacionamentos e garagens, para bicicletas e veículos motorizados, ao transporte público;
- IX – regulamentação específica do uso da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- X – incentivo a parcerias público-privadas quanto ao provimento de equipamentos aos corredores de transporte público coletivo;
- XI – incentivo do ordenamento territorial voltado ao adensamento ao longo dos corredores de transporte público coletivo;
- XII – captação e utilização de recursos para ampliação e melhoria do transporte público coletivo;
- XIII – promoção de programas de ação voltados à mobilidade urbana;
- XIV – promoção de intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;
- XV – promover a publicidade sobre a priorização de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual.

Art. 10. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual – LOA e no Plano Plurianual – PPA, destinado ao provimento da infraestrutura e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e diretrizes definidos nesta Lei.

Art. 11. 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 12. O Poder Executivo Municipal envidará esforços para 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.

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

Art. 14. Compete aos Polos Geradores de Viagens (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.

Art. 15. O Poder Executivo Municipal promoverá a participação de recursos do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte para o desenvolvimento da mobilidade urbana visando preferencialmente:

I – desenvolver infraestrutura para circulação de pedestres, especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

II – desenvolver a infraestrutura para ciclistas;

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

Art. 16. O Poder Executivo Municipal promoverá o planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção integrados, dos sistemas para pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, usuários do transporte motorizado individual e cargas urbanas, fazendo uso das estratégias contempladas pelo **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação das políticas de uso e ocupação do solo.

Art. 17. A participação da sociedade na governança da mobilidade urbana se dará no âmbito do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT).

Art. 18. O planejamento da mobilidade urbana é constituído pelas ações integradas 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 e ocupação do solo.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal deve promover e incentivar programas de fiscalização de segurança viária, de licenciamento e controle dos estacionamentos e de emissões de gases de efeito estufa dos veículos motorizados.

Parágrafo único. Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser disponibilizados em portal de dados abertos disponíveis para a população.

Art. 20. Para efeito desta Lei, classifica-se 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 – construção de vias de trânsito rápido ou arterial;

III – construção de túnel, viaduto ou ponte como parte de via de trânsito rápido ou arterial;

IV – construção de terminais de integração multimodais.

Art. 21. Os projetos estruturadores, de alcance municipal ou metropolitano com participação do município, deverão ser apresentados e referendados pelo CMTT, para que sejam desenvolvidos, de maneira integrada e de acordo com o disposto nesta Lei.

Art. 22. As intervenções para infraestrutura de mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes que não estiverem previstas na regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes deverão ser apresentadas previamente ao CMTT.

Art. 23. O Poder Executivo Municipal realizará o monitoramento do desenvolvimento das condições da mobilidade urbana

§ 1º. Os indicadores de desempenho serão detalhados de acordo com a forma e ao conteúdo na regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes.

§ 2º. A divulgação dos indicadores e de sua série histórica será realizada e dada a publicidade anualmente.

§ 3º. Os indicadores abordarão as seguintes temáticas:

I – segurança viária;

II – qualidade da infraestrutura e serviços de mobilidade urbana;

III – sustentabilidade social, econômica e ambiental da mobilidade urbana;

IV – implantação e manutenção da infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 24. O **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes é o instrumento de efetivação da **Política Municipal de Mobilidade Urbana**.

Art. 25. A regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes dar-se-á através de Decreto do Executivo Municipal em até 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º. A regulamentação referida no *caput* deverá consolidar e disponibilizar os estudos técnicos, 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 Lei, objeto do disposto na Operação de Crédito / Financiamento Nº 0518.818-55 / 2018 – IN Nº 22 / 2018 – Plano de Mobilidade Urbana do Município do Jaboatão dos Guararapes, conforme autorizado e aprovado pela Lei Municipal nº 1.428, de 29 de outubro de 2019.

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

I – visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;

II – diagnósticos do Sistema Municipal 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 Jaboatão dos Guararapes;

VI – as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VII – as ações voltadas a incorporar as questões de gênero, faixa etária, classe social, raça e etnia no planejamento da mobilidade urbana;

VIII – as ações focadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braile;

IX – as estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;

X – os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;

XI – os padrões de qualidade dos serviços de transporte público coletivo em suas diversas escalas e modos;

XII – a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;

XIII – as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;

XIV – a estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;

XV – as estratégias de financiamento das ações previstas nesta **Política Municipal de Mobilidade Urbana**;

XVI – ações de promoção e estímulo ao uso do transporte coletivo.

Art. 26. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 7º desta Lei, o Poder Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas:

I – a redução sistemática das velocidades 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 análise multisetorial dos fatores que levaram às mortes;

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

VI – a adoção de procedimentos voltados à segurança das pessoas para requalificação de travessias de pedestres e ciclistas;

VII – a adoção de procedimentos de implantação e requalificação das condições de acessibilidade ao transporte público, priorizando a segurança e a comodidade das pessoas, especialmente daquelas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências (PCDs);

VIII – a adoção de procedimentos de implantação, requalificação e ampliação de calçadas, ciclovias e faixas exclusivas para uso do transporte público coletivo de passageiros que levem em consideração as necessidades de pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

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

X – a priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializam a segurança na mobilidade de pedestres e ciclistas especialmente aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

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

XII – a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;

XIII – a instituição ou manutenção de grupo técnico dedicado à coleta, processamento, gestão e divulgação sistematizada dos dados relativos aos sinistros de trânsito com vítima;

XIV – 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;

XV – 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;

- XVI** – a adoção e fiscalização de padrões de qualidade de atendimento e operação para os serviços de transporte de passageiros;
- XVII** – a adoção de canais que possibilitem aos usuários realizarem denúncias, reclamações, comentários ou elogios sobre a qualidade dos sistemas de mobilidade em tempo real;
- XVIII** – a publicidade e transparência das ações realizadas pelo Poder Público Municipal, em resposta às ações fiscalizatórias, recebidas nos meios compartilhados de fiscalização;
- XIX** – a adoção e divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade urbana;
- XX** – o desenvolvimento de programa de manutenção viária, considerando integralmente todos os espaços componentes do sistema viário;
- XXI** – 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;
- XXII** – a otimização da frota de veículos de transporte público coletivo, aos requisitos de acessibilidade universal e conforto adequado às condições climáticas do Município;
- XXIII** – a realização de estudos e projetos visando financiamentos da infraestrutura de mobilidade ativa e dos sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade;
- XXIV** – a realização de pesquisas e estudos para embasamento de ações que promovam a igualdade de gênero na mobilidade;
- XXV** – promover a Logística Urbana considerando as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
- XXVI** – o planejamento de ações que visem ao aumento da participação dos modos ativos de transporte, e do transporte público coletivo na matriz de mobilidade;
- XXVII** – o planejamento e a realização de ações que visem a redução da participação do transporte individual motorizado na matriz de mobilidade;
- XXVIII** – a adoção de política de estacionamentos que priorize a redução das vagas em vias públicas e o aumento da rotatividade das vagas existentes;
- XXIX** – o incentivo a utilização de veículos elétricos e sua infraestrutura de apoio nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros;
- XXX** – o incentivo às iniciativas de utilização de veículos elétricos no transporte individual de passageiros;
- XXXI** – o aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos – polos 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;
- XXXII** – a sistematização, padronização e divulgação dos estudos necessários e do processo de aprovação de projetos de mobilidade urbana;
- XXXIII** – 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;
- XXXIV** – a modernização do sistema de controle semafórico incorporando princípios responsivos de ajuste em tempo real.

sistema de transporte público coletivo;

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

XXXVI – 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.

Art. 27. 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.

Art. 28. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

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

Art. 29. O projeto, a implantação e requalificação de travessias de pedestres devem atender às diretrizes e especificações instrutivas e operacionais estabelecidas no Manual de Projeto Urbano.

Parágrafo único. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e deverá ser desenvolvido pelo Poder Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 30. As vias arteriais e coletoras devem possuir faixa de travessia de pedestres nas aproximações das interseções conforme definições dos estudos de técnicos de tráfego realizados.

Art. 31. 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: 60 km/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.

§ 4º. Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 32. A caminhada é 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. 33. O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem observar as seguintes diretrizes de infraestruturas de pedestres:

I – a infraestrutura de mobilidade urbana, de uso do pedestre, contempla os largos, as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, passarelas, pontes, túneis e as travessias de pedestres;

II – a arborização, iluminação e sinalização para pedestres, são elementos obrigatórios e indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de calçadas e passeios, tanto para fins de contratação e desenvolvimento de projetos básicos e executivos, quanto para contratação de serviços para execução das obras;

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 espaços destinados ao pedestre, atendendo às normas técnicas em vigor sobre a largura da faixa mínima de circulação sem obstáculos para pedestres, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências;

Parágrafo único. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido e/ou atualizado pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 34. O Poder Executivo Municipal deve assumir a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estruturante e histórico do Município.

Art. 35. 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 no movimento pendular diário, ou seja nos deslocamentos ao trabalho e à educação.

Art. 36. 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 promovidas 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,

V – a implantação da rede cicloviária pelo Poder Executivo Municipal priorizará os trechos indicados por este Plano de Mobilidade Urbana, em compatibilização com o disposto no 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 de Projeto Urbano e do Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife;

§ 1º. O Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

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

Art. 37. 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.

Art. 38. Os serviços de compartilhamento de bicicleta devem utilizar padrão único de conexão entre a bicicleta e a estação, permitindo a interoperabilidade entre os sistemas.

Parágrafo único. Outros serviços de compartilhamento que adotem novas tecnologias serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal quando oportuno, considerando os princípios, diretrizes e objetivos desta Lei.

Art.39. 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. 40. 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 “entre-pico” da demanda.

Art. 41. O transporte público coletivo é o elemento estrutural da mobilidade urbana do Jaboatão dos Guararapes, 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 Poder Executivo Municipal para todos os deslocamentos, com ênfase no acesso ao trabalho, à saúde e à educação.

Art. 42. O Poder Executivo Municipal deve priorizar o desenvolvimento de estudos e projetos para a implantação de faixas exclusivas de ônibus no sistema viário estruturante do Jaboatão dos Guararapes, conectando as áreas de grande atratividade de viagens com os Terminais de Integração e as Estações dos sistemas de média e alta capacidade.

Art. 43. O Poder 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 e trilhos, em caráter preferencial, com relação ao transporte motorizado individual.

Art. 44. O Poder 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 o Estudo de Impacto sobre os Transportes, ficando sua aprovação condicionada ao parecer do Poder Executivo Municipal, sendo os estudos, projetos e execução física da alteração às expensas do solicitante;
- IV** – 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;
- V** – 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;
- VI** – a operação dos serviços de transporte público coletivo que atenda à população do Jaboatão dos Guararapes deve seguir os parâmetros definidos nesta Lei;
- VII** – 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;
- VIII** – o sistema de monitoramento dos veículos, dos sistemas públicos coletivos de transporte de passageiros, deve identificar desvios com relação ao atendimento programado da operação e suas discrepâncias operacionais, dando publicidade aos desvios identificados;
- IX** – a operação dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve ser condicionada à sua adesão ao sistema de monitoramento e bilhetagem eletrônica adotada no Município;
- X** – 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 gestor responsável;
- XI** – a integração temporal nas linhas que compõem a rede municipal de transporte público do Jaboatão dos Guararapes deve ser realizada progressivamente, mediante reestruturação e otimização da Rede de Transporte Público Coletivo, permitindo a interoperabilidade com o sistema metroviário, e na possibilidade com o Sistema Metropolitano de Transporte Público;
- XII** – as paradas de ônibus deverão possibilitar ao usuário informações a respeito das linhas que atendem aquela parada, bem como as previsões de chegada dos veículos;
- XIII** – os serviços digitais oferecidos aos passageiros de transporte coletivo tais quais: informações sobre itinerários, reclamações, recarga de cartão de passagem, dentre outros, deverão ser disponibilizados sem plataforma digital da Prefeitura.

Parágrafo único. O Poder 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 45. O desenvolvimento e aplicação da Logística Urbana pelo setor público e privado, deve ser promovido pelo Poder Executivo Municipal, para o transporte, armazenagem e operações de carga e descarga no ambiente urbano da cidade.

Art. 46. O Poder 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. 47. O Poder Executivo Municipal deve disponibilizar na internet as informações sobre a regulamentação de operação de transporte de carga para cada área do Município.

Art. 48. O Poder 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 do patrimônio histórico, o Poder 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. 49. 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 – Aeroporto Internacional dos Guararapes – Gilberto Freyre;

II – Distrito Industrial do Curado.

§ 1º. O Poder 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.

Art. 50. Os Polos Geradores de Viagens (PGVs) 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 PGVs, 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 Municipal de Mobilidade Urbana 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 Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes.

§ 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 Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes.

§ 5º. O Manual de Estudos de Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes, é parte integrante da regulamentação deste **Plano de Mobilidade Urbana**, e será desenvolvido pelo Executivo Municipal, em até 1 (um) ano a contar da publicação desta Lei.

Art. 51. A Mobilidade Urbana é meio preponderante ao desenvolvimento econômico sustentável, alcançado mediante a mitigação das externalidades negativas de ordem social, econômica, energética e ambiental, decorrentes das atividades comerciais, industriais e sociais praticadas pelos agentes econômicos.

Art. 52. 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 **PGTs**, 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**), de que tratam os artigos 102 a 107 da Lei Municipal nº 976, de 16 de dezembro de 2013, e alterações, que estabelece a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo do Município do Jaboatão dos Guararapes.

Art. 53. 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 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 Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes;
- d) as operações de embarque e desembarque dos **PGVs** não devem ser realizadas em via pública;
- e) 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;
- f) a integração com o Sistema de Transporte Público de Passageiros (**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 Mobilidade do Jaboatão dos Guararapes.

§ 4º. A capacidade e o posicionamento dos paraciclos em calçadas e em **PGVs** serão definidos no Manual de Projeto Urbano do Jaboatão dos Guararapes.

§ 5º. O Poder Executivo Municipal poderá incentivar, inclusive mediante a concessão de benefícios fiscais, a implantação de novos **PGVs** no entorno de terminais de integração e estações de metrô.

Art. 54. O Poder 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** no Sistema Municipal 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;

IV – a definição de ações mitigadoras que efetivamente relacionem-se aos impactos causados pelo **PGV**.

Art. 55. O Poder 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 Mobilidade.

Art. 56. O estacionamento é instrumento fundamental da gestão da mobilidade, e deve ser utilizado para promover o uso sustentável e a democratização quanto a utilização 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. 57. O Poder 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. 58. O Poder 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 definidas pelo **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboaão dos Guararapes.

§ 3º. A taxa mínima de progressão do custo-horário e as taxas de ocupação e de rotatividades de estacionamento rotativo oneroso em via pública deve ser definida no **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboaão dos Guararapes.

Art. 59. O Poder 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. 60. O Poder Executivo Municipal coibirá a obstrução das calçadas devido ao rebaixamento de meio-fio para fins de estacionamento e acesso de veículos ao lote.

Art. 61. O estacionamento em via pública de ônibus de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 62. O Poder Executivo Municipal adotará medidas para promover a progressiva redução do uso dos veículos motorizados individuais, paralelamente às ações de incentivo e 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. 63. 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. 64. As vias locais em áreas de reconhecido caráter histórico, de uso predominantemente comercial ou de serviços, devem ser progressivamente adaptadas para o tráfego de pedestres, preservando o acesso de bicicletas e, em horários específicos, o acesso aos veículos de serviço e de carga.

Art. 65. 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. 66. 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. 67. O Poder 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.

Art. 68. 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.

Art. 69. A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica, de velocidade ou de avanço de sinal, pelo Município, devem incluir preferencialmente em seu escopo, a contagem classificada direcional automática de veículos motorizados.

Parágrafo único. As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Jaboatão dos Guararapes serão definidas no Manual de Estudos de Mobilidade Urbana.

Art. 70. O Poder Executivo Municipal deve adotar procedimentos que promovam a integração da rotina do Município à coleta dos dados necessários para o planejamento da mobilidade urbana.

Art. 71. Os dados de oferta e demanda 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. 72. Os gestores e operadores dos meios e serviços de mobilidade urbana devem disponibilizar ao público, na *internet*, de forma automática e periódica, relatórios consolidados de estatísticas de uso dos respectivos sistemas, demandas por área e de conexões origem-destino.

Art. 73. 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 Jaboatão dos Guararapes.

Art. 74. Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender ao disposto na legislação municipal que disciplina o Acesso à Informação, a Lei Municipal nº 853, de 14 de maio de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 63, de 7 de junho de 2018, garantindo a utilização de formatos abertos na sua publicação.

Art. 75. O Poder Executivo Municipal regulamentará quando couber a produção e disponibilização de dados da mobilidade urbana.

Art. 76. O Plano de Mobilidade Urbana do Jaboatão dos Guararapes observa, os princípios de governança interfederativa das regiões metropolitanas previstos no Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 77. Além das diretrizes gerais estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, o **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes observa as diretrizes específicas do Estatuto da Metrópole.

Parágrafo único. Deverá haver compatibilização do **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana do Recife.

Art. 78. O monitoramento e avaliação da implantação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes, será realizado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 1º. O monitoramento e avaliação deste **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes 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 Jaboatão dos Guararapes

ações garantindo dados abertos à sociedade.

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

Art. 79. O **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes deverá ser revisado pelo Poder Executivo Municipal e encaminhado à Câmara Municipal, em prazo não superior a 10 (dez) anos, a contar da publicação desta Lei.

§ 1º. As revisões do **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes se darão com participação da sociedade, na forma de Audiências, Reuniões e/ou Consultas Públicas, de reuniões do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (**CMTT**), e garantindo, no mínimo, um evento público de discussão em cada uma das microrregiões administrativas do Jaboatão dos Guararapes.

§ 2º. As revisões periódicas do **Plano de Mobilidade Urbana** do Jaboatão dos Guararapes exigem a realização de diagnóstico e prognóstico do Sistema Municipal 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 Municipal 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 Municipal de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 80. Os casos omissos, serão dirimidos mediante análises e posterior emissão de parecer do **CMTT**.

Art. 81. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Jaboatão dos Guararapes, 16 de novembro de 2022.

LUIZ JOSÉ INOJOSA DE MEDEIROS

Prefeito

DECRETO Nº 141, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2022

Ementa: **Dispõe sobre abertura de Crédito Adicional Suplementar.**

O **PREFEITO DO JABOATÃO DOS GUARARAPES**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 65, inciso V, da Lei Orgânica do Município, e com base na Lei Municipal nº 1.482, de 13/09/2021 – LDO 2022, e na Lei Municipal nº 1.494, de 30/11/2021 – LOA 2022.

CONSIDERANDO o art.30 da Lei Municipal nº 1.482/2021, LDO/2022, que dispõe sobre o reforço das dotações do grupo de pessoal e encargos sociais.