

CAPÍTULO IV – Das Políticas Setoriais de Mobilidade Urbana

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 planejamento, devem observar as políticas setoriais apresentadas a seguir.

Seção I - Segurança Viária

A segurança das pessoas tem prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

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

As travessias de pedestres, em interseções semaforizadas de vias arteriais principais, arteriais secundárias e coletoras, devem atender as seguintes diretrizes:

- Possuir foco semafórico específico aos pedestres e com tempos adequadamente calculados, segundo a norma técnica vigente.
- Possuir iluminação de alta intensidade, focada para toda a área da travessia.
- Possuir sinalização sonora acionada por demanda, quando a interseção integrar rotas acessíveis.
 - As rotas acessíveis do Recife devem ser definidas no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.
- Estarem livres de obstáculos, nas faixas livres das áreas de esquina.
 - Os obstáculos são caracterizados, entre outros, por postes, placas, mobiliário urbano de permanência, balizadores transversais ao fluxo de pedestres e direcionadores de pedestre, entre outros.
- Em situações específicas, a serem determinadas pelo órgão gestor de trânsito municipal, o piso das travessias será elevado ao mesmo nível das calçadas.

A iluminação pública em rotas acessíveis deve possuir foco específico para a calçada, além do foco direcionado às faixas de rolamento.

A velocidade limite nas vias do município devem ser iguais ou inferiores às velocidades aqui estabelecidas em função da respectiva classe hierárquica.

- Vias de trânsito rápido: 60km/h
- Vias arteriais principais: 50 km/h
- Vias arteriais secundárias: 50 km/h
- Vias coletoras: 40 km/h
- Vias locais: 30 km/h

A velocidade limite de vias em trechos de ciclorrotas é de 30 km/h, independentemente da classe hierárquica da via.

A velocidade limite das vias de trânsito rápido, arteriais principais, arteriais secundárias e coletoras deve ser fiscalizada permanentemente de forma eletrônica, sendo obrigatória a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.

Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob responsabilidade do município, devem manter operação em tempo integral, sendo prevista a desativação exclusiva para fins de manutenção.

O Executivo Municipal realizará ações de identificação, tratamento e divulgação dos pontos do sistema viário onde forem registradas mortes no trânsito.

O Executivo Municipal intensificará a realização de ações de fiscalização próprias e o apoio às ações de fiscalização do governo estadual de alcoolemia, verificação da documentação do motorista e do veículo.

O Executivo Municipal intensificará a realização de ações de educação no trânsito, incluindo ações específicas para os alunos do ensino fundamental e médio.

Seção II – Pedestres

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

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

O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem atender às diretrizes de infraestruturas de pedestres, apresentadas a seguir:

- As infraestruturas de mobilidade urbana de uso do pedestre contemplam os largos, as praças, as calçadas, as escadarias, as rampas de uso público, passarelas, pontes e túneis.
- A arborização, a iluminação e a sinalização para pedestres são partes obrigatórias 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.
 - As informações a serem disponibilizadas ao pedestre, o padrão visual e os critérios para locação da sinalização para pedestres devem ser regulamentados, no que couber, pelo Executivo Municipal.
- O projeto, a implantação, requalificação e a reconstrução de infraestruturas dedicadas ao pedestre, devem atender às diretrizes e especificações do Manual de Calçadas do Recife.
 - O Manual de Calçadas do Recife deve ser regulamentado, no que couber, pelo Executivo Municipal.
- O projeto e a implantação de novas infraestruturas viárias devem garantir o atendimento de todos os fluxos de pedestres pré-existent, assim como os estimados para os horizontes futuros de curto e médio prazos.

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

O Executivo Municipal assumirá, progressivamente, a responsabilidade pela construção, manutenção e recuperação dos passeios ou calçadas do sistema viário estratégico e histórico do município.

- O Executivo Municipal regulamentará, no que couber, a definição das vias e o cronograma de execução das ações de manutenção das calçadas que passarão à sua responsabilidade.

Seção III – Ciclistas

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

A bicicleta compartilhada é um modo auxiliar do transporte público e deve ser promovida para ampliação do acesso ao transporte público.

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

O poder público, as concessionárias de serviços públicos e o setor privado devem atender às diretrizes de infraestruturas de ciclistas, apresentadas a seguir:

- As infraestruturas dedicadas ao ciclista contemplam as ciclovias, as ciclofaixas e as ciclorrotas.
- Os paraciclos e os bicicletários são elementos auxiliares importantes da infraestrutura para o ciclista e devem ser contemplados nos projetos de infraestrutura cicloviária.
- A arborização, a iluminação e a sinalização para ciclistas são partes obrigatórias e indispensáveis dos projetos de implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de ciclofaixas e ciclovias, tanto para fins de contratação e desenvolvimento de projetos básicos e executivos, quanto para contratação de serviços para execução das obras.
 - As informações a serem disponibilizadas ao ciclista, o padrão visual e os critérios para locação da sinalização para ciclistas devem ser regulamentados, no que couber, pelo Executivo Municipal.
- O projeto, a implantação, a requalificação e a reconstrução da infraestrutura cicloviária, pelo Executivo Municipal, pelas concessionárias de serviços públicos ou pelo setor privado devem atender às diretrizes e especificações do Manual Cicloviário do Recife.
 - O Manual Cicloviário do Recife deve ser regulamentado, no que couber, pelo Executivo Municipal.
- A implantação da rede cicloviária pelo Executivo Municipal priorizará os trechos indicados pelo Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife.

O Plano de Mobilidade Urbana do Recife deve definir as diretrizes para integração dos sistemas de compartilhamento de bicicletas ao transporte público coletivo de passageiros.

O Executivo Municipal apoiará a implantação de paraciclos em via pública, em áreas predominantemente comerciais ou de serviços, na faixa de serviço da calçada, quando essa possuir largura suficiente.

- Em vias locais e coletoras onde a largura da calçada seja insuficiente para a implantação de paraciclos e o estacionamento de veículos motorizados seja regulamentado, pode ser reservado o espaço equivalente a uma vaga para a implantação de paraciclo público em cada quadra.

Seção IV – Transporte Público de Passageiros

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

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

A Política Municipal de Mobilidade Urbana do Recife deverá orientar o posicionamento do Chefe do Poder Executivo Municipal e do seu respectivo representante junto à Assembleia Geral do Grande Recife Consórcio de Transportes Metropolitanos – CTM e ao Conselho Superior de Transporte Metropolitano - CSTM.

O usuário do transporte público de passageiros deve obedecer às instruções de comportamento e conduta estabelecidas pelo CSTM, CTM, Executivo Municipal e pelo operador, seja ele concessionário ou permissionário do sistema em utilização, desde que devidamente homologadas pelo CTM.

O Executivo Municipal priorizará a implantação, operação e circulação de um sistema integrado de transporte público coletivo de passageiros nos subsistemas por ônibus, trilhos, fluvial e teleférico, em caráter preferencial, com relação ao transporte motorizado individual.

O Município do Recife, enquanto consorciado do Grande Recife Consórcio de Transportes Metropolitanos, adota as seguintes diretrizes referentes ao transporte público coletivo:

- O processo de planejamento e avaliação de projetos deve ser realizado de forma integrada, contemplando simultaneamente todos os subsistemas de transporte público coletivo de passageiros, bem como o pedestre e o ciclista.
 - O Plano de Mobilidade Urbana do Recife deve definir os indicadores e critérios de avaliação a serem utilizados na seleção de alternativas de projetos de transporte público coletivo de passageiros que atendam a população do Recife.
- A operação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros que atenda a população do Recife deve seguir os parâmetros definidos no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

- A implantação, manutenção e o gerenciamento de um sistema de monitoramento dos veículos integrantes dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve ser promovida, priorizando o acompanhamento, em tempo real, do atendimento às programações dos serviços concedidos ou permitidos.
- O sistema de monitoramento dos veículos dos sistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve identificar desvios com relação ao atendimento programado e discrepâncias operacionais, dando publicidade aos desvios identificados.
- A operação dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros no Recife está condicionada à sua adesão no sistema de monitoramento sob gestão do Executivo Municipal ou de sua representação metropolitana.
- A remuneração de operadores do transporte público coletivo de passageiros, concessionários e permissionários, deve seguir as diretrizes apresentadas a seguir:
 - Adotar estratégias de remuneração dos permissionários e concessionários do transporte público coletivo de passageiros que vinculem uma parte da remuneração à inclusão dos respectivos veículos no sistema de monitoramento sob gestão do poder público.
 - Adotar política de remuneração de concessionários e permissionários baseada em Planilha de Custos Operacionais, levando em consideração os custos globais da operação do sistema de transporte público coletivo.
 - Adotar procedimentos de transparência ativa para divulgação da Planilha de Custos Operacionais e da Receita Operacional, divulgando, inclusive, suas séries históricas, em sítio de internet específico para acesso público, sem necessidade de registro prévio, e atualizando-as anualmente.
- 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, pessoalmente no órgão responsável, e outros julgados necessários.
- O prazo de validade mínimo dos créditos utilizados pela bilhetagem eletrônica deve ser igual ou superior a 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias após o depósito dos valores no sistema.
- A integração temporal nas linhas que atendem o Recife deve ser realizada progressivamente, mediante reestruturação e otimização das linhas.
- A venda e recarga de cartões da bilhetagem eletrônica devem ser disponibilizadas nas estações de metrô, estações de veículo leve sobre trilhos, estações de transporte rápido por ônibus, estações do transporte fluvial, nos equipamentos públicos municipais e estaduais com atendimento à população e pontos de atendimento à população das concessionárias de serviços públicos.

O Executivo Municipal promoverá a utilização do modo fluvial para o transporte público coletivo e individual de passageiros, de tal forma que este se consolide como uma alternativa ao transporte terrestre, para o que se definem as diretrizes a seguir:

- As infraestruturas de transposição de rios e canais devem prever em seu projeto as dimensões necessárias para garantia da operação do transporte fluvial de passageiros, independentemente das variações decorrentes da maré.
- Os píeres públicos ou privados a serem instalados nos rios e canais no Recife devem prever uso e acesso público, sem restrição de acesso e sem restrição de horários.
- A aprovação de projetos de píeres públicos ou privados, localizados a uma distância inferior a 200m (duzentos metros) de píeres de atendimento do serviço fluvial de transporte público de passageiros fica condicionada à avaliação do órgão responsável pelo referido serviço.
- As praças, parques e outros equipamentos públicos de lazer e turismo a serem implantados às margens de rios ou canais navegáveis devem prever píeres de uso e acesso público e, quando possível, o atendimento por serviço fluvial de transporte público de passageiros.

Seção V – Transporte de Carga

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

O Executivo Municipal incentivará o desenvolvimento dos serviços de transporte urbano sustentável de cargas mediante a regulamentação dos temas a seguir:

- dos padrões veiculares para as atividades de carga urbana, inclusive de emissões de poluentes e ruído;
- dos horários de circulação dos veículos de carga urbana;
- dos horários de operação de carga e descarga em espaço público;
- dos critérios de implantação de vagas de carga e descarga nas vias públicas;
- dos critérios de exigência de área de carga e descarga em empreendimentos privados e prédios públicos;
- da circulação de veículos de carga em cada trecho da malha viária urbana;
- do controle da circulação de cargas perigosas;
- da promoção do uso de bicicletas para distribuição urbana de cargas.

O Executivo Municipal regulamentará, no que couber, a implantação de Centros Urbanos de Distribuição, localizados junto aos acessos do município, promovendo a redução da circulação de veículos de carga de grande porte na área urbana.

Nas áreas de valor histórico, o Executivo Municipal incentivará a instalação de Centros de Distribuição Local de cargas urbanas, com vistas à operação de serviços de distribuição de carga urbana por meio de propulsão humana.

Fica caracterizado como Corredor Logístico a via que representar o acesso principal entre o sistema rodoviário intermunicipal e as áreas logísticas estratégicas do município, a saber, o

Porto do Recife, o Aeroporto do Recife, à CEASA e demais áreas regulamentadas pelo Executivo Municipal.

O projeto, a implantação, requalificação e a reconstrução de infraestruturas viárias, inclusive para implantação de sistemas de transporte de passageiros, nos Corredores Logísticos do Município devem garantir as condições físicas, operacionais e geométricas necessárias para a circulação de veículos de carga.

Seção VI – Polos Geradores de Viagens

O desenvolvimento econômico sustentável é alcançado mediante a mitigação das externalidades negativas de ordem social, econômica, energética e ambiental decorrentes das atividades comerciais, industriais ou sociais praticadas pelos agentes econômicos.

Os polos geradores de viagens - PGV, caracterizados na forma descrita do artigo 2º da Lei Municipal 18.205/2015, devem promover a caminhada e o uso da bicicleta como modo de transporte desejável para o acesso ao trabalho e à educação.

Os polos geradores de viagens devem disponibilizar infraestruturas de apoio ao pedestre e ao ciclista, de acordo com o seu tipo de uso e porte.

- Os tipos de infraestruturas de apoio a serem exigidos em função do tipo de uso e porte do polo gerador de viagens devem ser definidos no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Os polos geradores de viagens são também classificados como Polos Geradores de Tráfego - PGT, quando existir alto potencial de geração de viagens motorizadas.

Fica definido como Polo Gerador de Tráfego o empreendimento ou atividade, habitacional ou não-habitacional, que apresente um total de área destinada ao estacionamento e circulação de veículos motorizados igual ou superior a 2.500 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados).

Os polos geradores de tráfego que também se enquadrem como empreendimentos de impacto, na forma descrita pelos artigos do Plano Diretor do Município vigente, devem apresentar Estudo de Tráfego, na forma descrita nesta política, como parte integrante de seu Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, na forma regulamentada pelo município.

A classificação, o processo de quantificação e a forma de avaliação das externalidades negativas decorrentes das operações industriais, comerciais e de serviços dos Polos Geradores de Viagens devem ser definidas no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Sem prejuízo da legislação específica, a aprovação de projetos e a renovação do alvará de localização e funcionamento de empreendimentos caracterizados como Polos Geradores de Tráfego podem ser condicionadas à mensuração, avaliação e mitigação de suas respectivas externalidades negativas na mobilidade urbana, objetivamente quando:

- Do licenciamento inicial do empreendimento;
- Da mudança de uso;

- De reformas com acréscimo de área igual ou superior a 20%.

A mensuração das externalidades negativas geradas pelos Polos Geradores de Tráfego deve seguir as diretrizes do Manual de Estudos de Tráfego do Recife.

- O Manual de Estudos de Tráfego do Recife deve ser regulamentado pelo Executivo Municipal no que couber.

Os empreendimentos caracterizados como de Impacto, conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, devem promover a mobilidade sustentável entre seus colaboradores, funcionários ou estudantes, mediante o desenvolvimento, a implantação e o monitoramento de um Programa de Mobilidade Corporativa Sustentável.

Os empreendimentos de impacto devem dar ampla divulgação aos respectivos Programas de Mobilidade Corporativa Sustentável.

- A estrutura, o conteúdo e o prazo de apresentação dos Programas de Mobilidade Corporativa Sustentável e dos respectivos Relatórios de Monitoramento devem ser definidos pelo Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Os Polos Geradores de Viagens, de qualquer natureza, devem garantir a mitigação das suas externalidades negativas operacionais, mediante aplicação das seguintes diretrizes:

- Os empreendimentos classificados como polos geradores de viagens devem possuir áreas de embarque e desembarque de funcionários e usuários/clientes/alunos, com capacidade adequadas ao tipo e porte do polo gerador de viagens.
- As operações de embarque e desembarque dos funcionários e usuários dos polos geradores de viagem não devem ser realizadas em via pública.
- A implantação de baia de embarque e desembarque deve garantir as dimensões mínimas de calçadas previstas no Manual de Calçadas do Recife, sendo necessária a autorização do órgão responsável para sua implantação.
- Os empreendimentos classificados como polos geradores de viagens devem possuir áreas de carga e descarga, com capacidade adequadas ao tipo e porte do polo gerador de viagens.
- A implantação de área de carga e descarga deve garantir as dimensões mínimas necessárias para as manobras dos veículos de carga, sendo necessária a aprovação do órgão responsável para sua implantação.

O Plano de Mobilidade Urbana do Recife deve definir a capacidade mínima de áreas de embarque e desembarque e de áreas de carga e descarga em função do tipo e do porte do polo gerador de viagens.

Os Polos Geradores de Viagens devem oferecer paraciclos de uso e acesso público, gratuito, posicionado internamente ao lote, junto aos acessos principais do empreendimento.

- A capacidade e o posicionamento dos paraciclos em calçadas e em Polos Geradores de Viagens devem ser definidos no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Seção VII – Estacionamentos

O estacionamento é um instrumento da gestão da mobilidade e deve ser utilizado para promover o uso sustentável do espaço público e a redução progressiva do uso dos veículos motorizados individuais.

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

O Executivo Municipal fará a gestão da oferta de estacionamentos de Polos Geradores de Tráfego e de vagas em via pública para cada Zona de Tráfego mediante avaliação da capacidade de suporte da infraestrutura viária disponível.

- A delimitação das Zonas de Tráfego e os instrumentos de gestão da oferta de estacionamentos devem ser definidos pelo Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

O Executivo Municipal priorizará a implantação de sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública nas áreas comerciais, de educação superior e de serviços.

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

Os sistemas de estacionamento rotativo oneroso em via pública devem adotar estruturas tarifárias que assegurem a progressão crescente do custo horário de estacionamento.

- A taxa mínima de progressão do custo horário de estacionamento rotativo oneroso em via pública deve ser definida pelo Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

As edificações residenciais, acima de 100 unidades, devem possuir vaga de estacionamento específica destinada para veículos motorizados de serviços, interna ao lote, a ser utilizada no caso de atendimento aos moradores.

- A quantidade de vagas de estacionamento de veículos de serviço em relação à quantidade de unidades residenciais deve ser definida no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Fica caracterizado como Edifício Garagem, a edificação cuja área destinada a oferta de vagas de estacionamento e circulação de veículos automotivos corresponda a 25% ou mais da área total construída, independentemente das características operacionais ou de gestão da sua utilização.

Os edifícios garagem devem dimensionar suas áreas de armazenamento de veículos, bem como cancelas de controle de acesso, de tal forma que se garanta a internalização de filas.

- O processo de dimensionamento da capacidade mínima, correspondente aos veículos que aguardam para acessar o edifício garagem, bem como o número mínimo de cancelas de acesso, devem ser definidos no Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

O Executivo Municipal fiscalizará e coibirá o comprometimento da faixa livre mínima da calçada por veículos estacionados sobre o afastamento da edificação, responsabilizando solidariamente o condutor do veículo e o ocupante do lote.

- Os empreendimentos não-residenciais que fizerem uso do afastamento da edificação como estacionamento para veículos motorizados, comprometendo a largura mínima da faixa livre da calçada, ficam sujeitos às sanções previstas na legislação municipal.

O Executivo Municipal fiscalizará e coibirá o comprometimento das calçadas devido ao rebaixamento irregular de meio-fio para fins de estacionamento.

- O rebaixamento do meio-fio em edificações com recuo inferior à 5,0m deverá ser retificado pelo Executivo Municipal, ficando o proprietário do lote sujeito às sanções previstas na legislação municipal.

Os serviços de manobristas deverão atender as seguintes diretrizes:

- O serviço deverá ser prestado por empresa regularmente constituída no município.
- O ponto local de atendimento ao cliente deverá estar localizado em área interna ao lote, sem obstruir calçadas ou passeios.
- Os motoristas devem ser habilitados em categoria profissional adequada.
- O estacionamento dos veículos deverá ocorrer em estacionamento privado, sendo proibida a utilização de via pública para esse fim.
- Em vias de trânsito rápido, arteriais principais e arteriais secundárias, o local de parada do veículo para desembarque e embarque do motorista deverá ocorrer em área interna ao lote, sendo proibida a parada sobre a via pública ou sobre a calçada.
- Em vias coletoras, a operação de embarque e desembarque para o serviço de manobristas sobre a via pública é proibida entre às 6h e 9h e entre às 17h e 20h.
- A empresa deverá assegurar os veículos em sua responsabilidade contra furto e danos.
- A empresa deverá afixar, em local visível ao cliente, as informações sobre o seguro e o local de estacionamento dos veículos.
- A empresa deverá entregar recibo ao motorista, ao assumir a guarda do veículo, contendo as informações:
 - Data da guarda do veículo;
 - Horário do início da guarda do veículo;
 - Placa do veículo;
 - Marca, modelo e cor do veículo;
 - Valor da guarda do veículo, se oneroso.
- O estabelecimento que oferece o serviço de manobrista aos seus clientes é solidariamente responsável por quaisquer infrações cometidas pelo operador do serviço.

O estacionamento de veículos de turismo deverá ser realizado exclusivamente nos locais delimitados pelo Executivo Municipal.

CAPÍTULO V – Do Desestímulo ao Uso do Veículo Motorizado Individual

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

As áreas destinadas ao estacionamento em vias coletoras devem ser progressivamente substituídas por alargamento de calçadas, implantação de rede ciclável ou de faixas exclusivas de ônibus, mediante estudo técnico justificativo da escolha.

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

As áreas de estacionamento em vias locais, no entorno de instituições de ensino fundamental e médio, devem ser progressivamente convertidas em áreas exclusivas de embarque e desembarque.

As travessias de pedestres em vias locais que façam parte de rotas de acesso a instituições de ensino, a hospitais, a prédios públicos com atendimento à população, a 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.

Nos empreendimentos a serem licenciados, em caráter inicial, após a publicação desta política, devem ser seguidas as seguintes diretrizes de projeto:

- O rebaixamento de meio-fio para acesso veicular fica limitado ao máximo de 7,0m por face de quadra do lote, independentemente das dimensões do lote.
- Fica proibida a implantação de área de estacionamento de veículos motorizados individuais sobre o afastamento da edificação.

Nos empreendimentos existentes, eventuais áreas de estacionamento sobre o afastamento da edificação deverão ser transformadas em áreas verdes ou com finalidade diferente de estacionamento de veículos motorizados, nas seguintes situações:

- Mudança de uso do empreendimento.
- Acréscimo de área construída superior a 20%.

O Executivo Municipal poderá realizar ações periódicas de desestímulo do uso de automóveis e motocicletas mediante:

- Restrição temporária do acesso de veículos motorizados em vias públicas para circulação exclusiva de pedestres e ciclistas, inclusive em dias úteis, no horário comercial.
- 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.

- Restrição temporária ou permanente do acesso de veículos motorizados em áreas específicas, podendo limitar tal restrição a combinações de algarismos das placas dos veículos.
- Restrição temporária ou permanente, mediante pagamento de tarifa, para o acesso a áreas específicas.
- Intensificação de fiscalização de estacionamento irregular em áreas específicas, principalmente em dias úteis, no horário comercial.

CAPÍTULO VI – Dos Dados de Mobilidade Urbana

Os operadores de serviços de mobilidade urbana devem produzir e disponibilizar dados operacionais com vistas a fomentar o desenvolvimento de sistemas inovadores de planejamento e apoio ao cidadão, bem como a construir um ambiente de transparência e foco no cidadão.

Seção I – Produção de Dados

Os operadores de sistemas de compartilhamento de bicicletas devem adotar soluções tecnológicas e operacionais que garantam:

- A disponibilização ao Executivo Municipal dos dados de uso de bicicletas, em tempo real, por acesso remoto, permitindo o acesso aos dados individualizados e despersonalizados de cada retirada e devolução de bicicletas.
- A disponibilização ao público, de forma automática e periódica, de relatórios consolidados de estatísticas de uso do sistema, de demandas por área e de conexões origem-destino.

O sistema de monitoramento dos veículos dos subsistemas públicos coletivos de transporte de passageiros deve adotar soluções tecnológicas e operacionais que garantam:

- A disponibilização ao Executivo Municipal das informações individualizadas dos veículos, em tempo real, por acesso remoto relativas às viagens realizadas e em andamento, destacando indicadores de aderência à programação e de tempos de viagem.
- A disponibilização ao público, de forma automática e periódica, de relatórios consolidados de estatísticas de cumprimento de viagens.

Os sistemas de gestão de estacionamento oneroso em via pública e em áreas privadas devem adotar soluções tecnológicas e operacionais que garantam a disponibilização ao Executivo Municipal em tempo real, por acesso remoto, dos dados individualizados e despersonalizados de cada operação de estacionamento registrada, bem como da capacidade livre restante do estacionamento.

A aquisição de equipamentos ou a contratação de serviços de fiscalização eletrônica de velocidade ou de fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho, pelo Executivo Municipal, devem incluir em seu escopo, seja na capacidade técnica do equipamento ou na descrição dos serviços a serem contratados, a contagem classificada automática de veículos motorizados, conforme Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Recife.

- As Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Recife devem ser definidas pelo Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

A contratação de serviços de contagem de tráfego diretamente pelo Executivo Municipal ou, indiretamente, pela contratação de estudos para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura, deve atender às Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Recife.

As contagens de tráfego realizadas no âmbito de Estudos de Impacto de Vizinhança ou de Estudos de Tráfego para Polos Geradores de Tráfego devem atender às Diretrizes de Contagem de Tráfego Urbano do Recife.

Seção II – Disponibilização de Dados

Os dados produzidos para disponibilização ao público devem atender às diretrizes da Lei de Acesso à Informação.

Os dados produzidos para disponibilização ao Executivo Municipal devem atender às diretrizes de conteúdo e formato especificadas pelo Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

CAPÍTULO VII – Do Financiamento da Mobilidade Urbana

Seção I – Orçamento Municipal

O Executivo Municipal priorizará a alocação de recursos do orçamento municipal destinados à mobilidade urbana na implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura de pedestres e ciclistas, garantindo um montante igual ou superior a 20% (vinte por cento) referente ao total alocado para pavimentação viária, sem prejuízo de fontes externas de financiamentos.

Seção II – Receitas Adicionais

O Executivo Municipal promoverá a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, revertendo parte da receita auferida à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

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

- A receita auferida da exploração das áreas destinadas a comércio e serviços deve ser utilizada para financiamento da gestão e operação do transporte público coletivo de passageiros e para a implantação, manutenção, requalificação ou reconstrução das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista nos eixos de acesso das estações de transporte rápido por ônibus, metrô e terminais de integração.

O Executivo Municipal, bem como sua representação junto ao CSTM e ao CTM, deve priorizar a captação e alocação de recursos de fontes externas, para a implantação, manutenção, requalificação ou reconstrução da infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros de média ou alta capacidade.

Seção III – Financiamento Privado da Mobilidade Urbana

Aos Polos Geradores de Viagens e aos Empreendimentos de Impacto cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das respectivas rotas de acesso em um raio de 100m (cem metros).

Aos Polos Geradores de Viagens e aos Empreendimentos de Impacto cabem a implantação de paraciclos de acesso e uso público no lote onde se instalem ou em área pública cuja distância de caminhada até o polo gerador de viagem ou empreendimento de impacto, seja igual ou inferior a 150m (cento e cinquenta metros).

Aos Polos Geradores de Viagens e aos Empreendimentos de Impacto cabem a recuperação dos abrigos dos pontos de transporte público coletivo de passageiros, existentes no momento da aprovação do respectivo projeto ou renovação do alvará de funcionamento, localizados dentro de uma distância de 150m (cento e cinquenta metros) a partir do limite mais próximo do lote.

Texto-Basico

Seção IV – Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano

O Executivo Municipal garantirá a participação dos recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano para o desenvolvimento da mobilidade urbana com percentuais específicos para os objetivos:

- Desenvolvimento da infraestrutura para pedestres
- Desenvolvimento da infraestrutura para ciclistas
- Desenvolvimento da infraestrutura para o usuário do transporte público

Seção V – Receita da Bilhetagem do Transporte Público no Município

O Executivo Municipal, mediante sua representação junto ao CSTM e ao CTM, deve:

- Garantir o direcionamento da receita da bilhetagem do transporte público coletivo de passageiros diretamente às contas públicas.
- Priorizar a distribuição da Receita Operacional dos subsistemas e serviços de transporte público coletivo de passageiros, mediante a distribuição das receitas entre os operadores de forma proporcional ao número de passageiros.kilômetros transportados e ao valor da tarifa cobrada do usuário pagante pelo respectivo operador.

CAPÍTULO VIII– Da Governança da Mobilidade Urbana

O Executivo Municipal garantirá as condições para o pleno atendimento das necessidades de mobilidade urbana da população mediante a concepção, planejamento, projeto, implantação e operação 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 Recife, dos instrumentos de gestão do espaço público e da regulação do uso do solo.

Seção I – Participação Social

A participação da sociedade na governança da mobilidade urbana se dará no âmbito do Conselho da Cidade do Recife e quando da ocasião das audiências públicas.

Seção II – Planejamento da Mobilidade Urbana

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

O Executivo Municipal realizará o planejamento da mobilidade urbana do Recife mediante a coordenação de um Comitê Gestor de Planejamento da Mobilidade.

O Chefe do Executivo Municipal nomeará os membros do Comitê Gestor de Planejamento da Mobilidade em até 90 dias após a publicação desta lei, garantindo a participação das pastas de planejamento urbano, mobilidade urbana, meio ambiente e infraestrutura.

Seção III – Fiscalização da Mobilidade Urbana

O Executivo Municipal apresentará, por meio dos órgãos competentes, os seguintes programas permanentes de fiscalização:

- Qualidade das calçadas.
- Qualidade da rede ciclável.
- Qualidade das vias utilizadas pelo transporte público e coletivo de passageiros.
- Qualidade dos serviços de transporte público e coletivo de passageiros.
- Estacionamento irregular.

Os resultados da execução dos programas de fiscalização devem ser apresentados ao Comitê Gestor de Planejamento de Mobilidade Urbana, com periodicidade igual ou inferior a 60 dias.

Seção IV – Avaliação e Aprovação de Projetos de Mobilidade Urbana

As propostas e projetos de infraestruturas para pedestres, ciclistas, transporte de passageiros, transporte de cargas, circulação viária e estacionamento devem ser apresentadas e aprovadas pelo Comitê Gestor de Planejamento da Mobilidade anteriormente à contratação de projetos executivos.

Capítulo IX – Dos Indicadores de Mobilidade Urbana

A governança da gestão da mobilidade urbana no Recife e a priorização do desenvolvimento e da implantação de projetos de mobilidade urbana, devem ser construídas a partir de cinco grupos de indicadores, a saber:

- Indicadores de Segurança: devem representar os níveis de mortalidade de pedestres, ciclistas, usuários do transporte público coletivo e usuários de veículos motorizados individuais, bem como a quantidade e a severidade de pessoas feridas no trânsito, por modo de transporte, permitindo o acompanhamento da eficácia das ações adotadas pelo poder público.
- Indicadores de Qualidade: devem representar os níveis de qualidade operacional dos serviços de mobilidade, os níveis de qualidade física das infraestruturas de mobilidade e o nível de satisfação dos cidadãos com a mobilidade do Recife, sempre segmentados por modo de transporte.
- Indicadores de Sustentabilidade: devem representar os níveis de eficiência no acesso ao trabalho e à educação, os níveis de eficiência econômica dos deslocamentos por modo de transporte, e os níveis de emissão de poluentes, os níveis de arborização do sistema viário e os níveis de utilização de energia de fontes renováveis.
- Indicadores de Resiliência: devem representar os níveis de vulnerabilidade dos componentes da infraestrutura de mobilidade frente à eventos climáticos, os níveis de interferência em cada modo de transporte, causados por eventos climáticos e eventos sociais de causa humana.
- Indicadores de Infraestrutura e Fiscalização: devem representar o avanço na implantação de infraestruturas com referência aos projetos definidos no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana do Recife, abrangendo obrigatoriamente calçadas acessíveis, rede cicloviária, faixas exclusivas de ônibus, sistemas segregados de média e alta

capacidade, terminais de integração, infraestruturas de apoio como paraciclos, abrigos de ônibus, píeres de transporte fluvial, e outros que sejam considerados essenciais ao monitoramento da implantação do Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

Os indicadores devem ser monitorados anualmente, sendo os resultados, incluindo a série histórica, disponibilizados em meio eletrônico à população, mediante sitio de internet específico.

Texto-Base