



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

### LEI Nº 11.390, DE 18 DE SETEMBRO DE 2023

Define a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, institui o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza e dá outras providências.

**FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:**

#### CAPÍTULO I

#### DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

#### Seção I

#### DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 1º** Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, bem como institucionalizadas as determinações do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza.

Parágrafo único. Aplicam-se as disposições desta Lei aos meios e serviços de mobilidade urbana, em conformidade com a Lei federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a Lei Complementar n.º 236, de 11 de agosto de 2017, que dispõe sobre o Parcelamento, o Uso e a Ocupação do Solo no Município de Fortaleza; a Lei Complementar n.º 270, de 2 de agosto de 2019, que dispõe sobre o Código da Cidade do Município de Fortaleza; a Lei Complementar n.º 62, de 2 de fevereiro de 2009, que instituiu o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza; a Lei federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade; os estudos realizados e o compromisso do Município de Fortaleza com a melhoria das condições de acessibilidade e de mobilidade urbana.

**Art. 2º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável é instrumento para o desenvolvimento urbano e a redução das desigualdades sociais, econômicas e



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

territoriais, visando primordialmente promover o acesso à cidade de forma ampla, segura, eficiente, sustentável, resiliente, equitativa e democrática.

Parágrafo único. É objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável o planejamento, a organização, a sistematização da operação, o monitoramento e a fiscalização do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, bem como a regulamentação dos serviços de mobilidade urbana.

**Art. 3º** O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana adota a estrutura definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e é o conjunto estruturado e coordenado de modos e serviços de transporte urbano e de infraestruturas de mobilidade urbana que garantem os deslocamentos das pessoas e dos bens pela cidade.

**Art. 4º** O instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza será o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza.

### Seção II

#### DAS DEFINIÇÕES

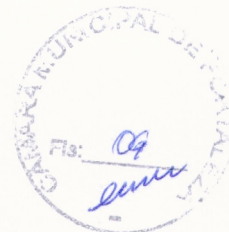
**Art. 5º** Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

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

II — Acessibilidade universal ou microacessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologia, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como gestantes, obesos e idosos;

III — área de trânsito calmo: áreas destinadas à promoção do convívio urbano e da segurança viária, em especial de pedestres. Pode possuir diversos elementos de apoio à circulação de pedestres, tais como travessias elevadas, prolongamentos de calçadas nas esquinas, pavimento intertravado, velocidade máxima regulamentada em 30km/h, além de sinalização de trânsito específica. O acesso e as condições de uso e tráfego serão regulamentados pelo Poder Executivo;

IV — bicicletário: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

V — binário: estratégia de alteração de circulação viária dotando 2 (duas) ou mais vias, que antes possuíam sentido duplo de circulação, de sentido único e direções opostas;

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

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

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

IX — capacidade: a máxima vazão possível fisicamente que um determinado segmento de via pode suportar, respeitando as condições operacionais, de pavimento, de geometria e ambientais;

X — ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XI — ciclofaixa protegida: ciclofaixa com elementos verticais de segregação, tais como balizadores, mobiliários urbanos, jarros, dentre outros;

XII — ciclologística: refere-se ao uso da bicicleta ou de triciclos (inclusive elétricos) para realização de atividades de logística, tais como transporte de mercadorias, realização de entregas, dentre outros;

XIII — ciclorrota ou ciclo-rota: via aberta ao uso público, com pista compartilhada para o trânsito de veículos motorizados com velocidade controlada e bicicletas, que deverá obrigatoriamente ser sinalizada e ter circulação preferencial aos veículos não motorizados;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

XIV — ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos separada fisicamente do tráfego comum;

XV — corredor de transporte: via ou sequência de vias, de mesma categoria funcional ou não, com a finalidade de otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;

XVI — fachada ativa: projeto de edificação que busca promover a interação entre o ambiente interno e o espaço público, incentivando a atividade e a vitalidade urbana, caracterizada pela presença de aberturas, como portas, janelas, vitrines ou outros elementos de acesso visual e físico, que permitem a comunicação direta entre o interior do edifício e a rua, a calçada ou a área pública adjacente;

XVII — faixas exclusivas de ônibus: faixa de tráfego dedicada ao transporte público, sem segregação física, ficando a critério do órgão de trânsito regulamentar, de acordo com as características de cada local, o estacionamento, a carga e a descarga, a parada e as conversões à direita para as vias transversais, devendo sempre ser garantido o acesso a imóveis quando existentes;

XVIII — faixa de pedestre: sinalização ou elemento viário que demarca um espaço na rua que os pedestres utilizam para atravessar uma via, podendo ser convencional, elevada ou em diagonal;

XIX — gestão da demanda: medidas para induzir, estimulando ou desestimulando, a utilização de cada modo de transporte, com o objetivo de promover uma distribuição modal mais equilibrada e sustentável;

XX — infraestrutura cicloviária: conjunto de infraestruturas voltadas para o transporte cicloviário, tais como malha cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados), estações de bicicletas compartilhadas e estacionamentos (paraciclos e bicicletários);

XXI — logística urbana: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

XXII — malha cicloviária: conjunto de vias voltadas para o uso da bicicleta, podendo ser ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota, passeio compartilhado ou ainda Zonas 30;

XXIII — micromobilidade: refere-se ao uso de veículos leves que atingem velocidade de até 25 km/h, como bicicletas e patinetes elétricos ou não, para deslocamentos curtos de até 10km;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

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

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

XXVI — mobilidade corporativa: conjunto de ações de mobilidade urbana que empresas e demais setores da iniciativa privada podem oferecer para otimizar os deslocamentos dos seus funcionários e colaboradores;

XXVII — mobilidade elétrica: conjunto de veículos que são movidos por fontes elétricas (incluindo carros elétricos, ônibus elétricos, caminhões elétricos, bicicletas elétricas, patinetes elétricos etc.), além da infraestrutura de recarga que deve ser implementada para abastecê-los;

XXVIII — mobilidade urbana: condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XXIX — mobilidade urbana sustentável: realização dos deslocamentos, com o mínimo de comprometimento ao meio ambiente, às áreas e às atividades urbanas e ao próprio transporte;

XXX — modicidade tarifária: princípio que garante que as tarifas cobradas pelos serviços públicos sejam justas e acessíveis;

XXXI — modos de transporte: modalidades do deslocamento de pessoas ou cargas;

XXXII — modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXXIII — modos de transporte não motorizados: modalidades que se utilizam do esforço humano ou da tração animal;

XXXIV — modos ativos de transporte: submodalidades que utilizam esforço humano para propulsão;

XXXV — paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter a guarda das bicicletas de forma ordenada e segura;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

XXXVI — parapés: mobiliário de descanso para bicicletas que fornece corrimão e descanso para os pés dos ciclistas que esperam em um cruzamento. Ajuda a posicionar os ciclistas no sinal para maior visibilidade e permite que os ciclistas esperem sem precisar desmontar da bicicleta para maior conforto;

XXXVII — passeios compartilhados: espaços utilizados por ciclistas nas calçadas compartilhados com os pedestres;

XXXVIII — política tarifária: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público e individual, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXXIX — programa de orientação: conjunto de sinalizações, verticais ou horizontais, que são implantadas para melhor orientar usuários da via (motoristas, pedestres, ciclistas etc.) sobre destinos importantes, regras de trânsito, dentre outras facilidades;

XL — transporte privado individual: modo de transporte empregado na realização de viagens individualizadas, utilizando veículos particulares;

XLI — transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários, frequência e preços fixados pelo poder público;

XLII — transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XLIII — transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

XLIV — urbanismo tático: estratégia para a implementação de projetos de forma rápida por meio de materiais de baixo custo, como tinta, balizadores e tachões, podendo ser temporária ou não;

XLV — vaga: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XLVI — veículo leve sobre trilhos – VLT: veículo de mobilidade urbana para transporte coletivo de passageiros de tração automotora, que se move sobre trilhos em superfície, podendo compartilhar o mesmo leito de via com outros tipos de veículos, ciclistas e pedestres;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

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

XLVIII — visão zero: conceito que se baseia na premissa de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a vida humana é a principal prioridade, sobrepondo-se à eficiência da mobilidade e a quaisquer outros objetivos dos sistemas viários e de transporte;

XLIX — transporte individual de passageiros através de plataformas digitais de transporte: transporte remunerado privado individual de passageiros os serviços remunerados de transporte de passageiros, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

L — transporte público coletivo intermunicipal: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana.

### Seção III

#### DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

**Art. 6º** São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana do Município de Fortaleza:

I — receber um serviço adequado e de qualidade que promova uma distribuição justa e democrática dos benefícios advindos do Sistema de Mobilidade Urbana;

II — ter mecanismos que possibilitem a participação ativa e efetiva nos processos de planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Sustentável de Fortaleza, tais como, mas não limitados a eles, órgãos colegiados, ouvidorias institucionais, audiências e consultas públicas, além de outras formas de participação;

III — receber informação, de forma clara, acessível e gratuita, acerca de seus direitos e responsabilidades; de direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e de condições, características e padrões de qualidade operacionais e infraestruturais do Sistema de Mobilidade Urbana de que trata esta Lei.

### Seção IV

#### DAS ATRIBUIÇÕES

Rua Dr. Thompson Bulcão, 830, Bairro Luciano Cavalcante, Fortaleza, Ceará  
CEP: 60810-460 – Fone: (85) 3444-8300



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

**Art. 7º** São atribuições do Poder Executivo municipal, em conformidade com o art. 18 da Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I — planejar, executar e avaliar a Política Municipal de Mobilidade Urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II — prestar, diretamente, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III — capacitar pessoas e desenvolver instituições vinculadas à Política Municipal de Mobilidade Urbana.

### Seção V

#### DOS PRINCÍPIOS, DAS DIRETRIZES E DOS OBJETIVOS GERAIS

**Art. 8º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, sem prejuízo ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, obedece aos seguintes princípios:

I — desenvolvimento urbano orientado à acessibilidade e à mobilidade sustentável nas dimensões social, econômica e ambiental;

II — acessibilidade universal em todo o território da cidade;

III — segurança viária nos deslocamentos das pessoas, em especial os modos de transporte mais vulneráveis;

IV — integração do planejamento da acessibilidade e da mobilidade urbana com o planejamento da ocupação e do uso do solo;

V — equidade na distribuição e no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros;

VI — equidade na aplicação dos recursos públicos para ações de mobilidade urbana sustentável;

VII — eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

VIII — gestão democrática e controle social do planejamento, da execução e da avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

IX — justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

X — observância das medidas necessárias para adaptação e mitigação dos impactos ambientais relacionados ao transporte urbano, tais como aqueles relacionados às mudanças climáticas e à saúde pública;

XI — proteção da população socioeconomicamente mais vulnerável dos impactos negativos provenientes das intervenções de mobilidade urbana.

**Art. 9º** São diretrizes norteadoras da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, sem prejuízo àquelas da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I — promover políticas públicas e ações para segurança viária nos deslocamentos urbanos, em especial dos pedestres e ciclistas, incorporando nas ações o conceito de Visão Zero;

II — priorizar as ações voltadas para os deslocamentos não motorizados sobre os deslocamentos motorizados;

III — priorizar os deslocamentos a pé de forma protegida e segura e valorizá-los nos planos e projetos;

IV — priorizar a mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção de forma acessível, protegida e segura;

V — priorizar a bicicleta, nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte acessível e seguro;

VI — priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo em relação ao transporte privado individual, no uso do sistema viário;

VII — estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes e promover estratégias de baixa emissão;

VIII — promover a conexão e a integração entre as redes de transporte e as redes de mobilidade da Região Metropolitana de Fortaleza e os diversos modos de transporte;

IX — promover a integração das políticas de mobilidade urbana sustentável com as políticas de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de saúde pública, meio ambiente, infraestrutura, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

X — incentivar o desenvolvimento científico e tecnológico para a construção de soluções inovadoras, em especial aplicadas ao uso de energias renováveis e modos de transporte menos poluentes.

**Art. 10.** São objetivos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, sem prejuízo àqueles da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I — reduzir a quantidade e a severidade dos sinistros de trânsito;

II — prover a cidade de Fortaleza de uma rede de transporte multimodal sustentável que promova a acessibilidade, de maneira a reduzir as desigualdades nas condições de acesso às diversas atividades da cidade;

III — reduzir as desigualdades e as segregações socioespaciais, através da reorganização do sistema viário, da definição de novas intervenções e da redução das barreiras à circulação de pessoas;

IV — minimizar a necessidade de deslocamentos de longas distâncias através do desenvolvimento de ações integradas com o planejamento urbano e a gestão do uso do solo;

V — estimular os deslocamentos por modos não motorizados e reduzir a sobrecarga de fluxos motorizados nas vias principais, visando à segurança viária, ao conforto e à redução dos tempos de deslocamento, através de uma melhor articulação e conexão viária do território;

VI — reduzir as externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana e mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

VII — garantir a sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço;

VIII — reduzir o consumo energético, as emissões de ruídos, os gases de efeito estufa e demais poluentes dos componentes da mobilidade urbana;

IX — promover a inovação tecnológica dos processos de monitoramento e gestão da mobilidade urbana sustentável;

X — reduzir o tempo de deslocamento da população.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

### Seção VI

#### DA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

**Art. 11.** O Poder Executivo municipal, visando atingir os objetivos de que trata esta Lei, adotará, desenvolverá ou instituirá, incluídos os instrumentos já existentes:

I — incentivo ao escalonamento de horários para o início das diferentes atividades que ocorrem no âmbito municipal;

II — incentivo às instituições privadas que adotarem estratégias de mobilidade corporativa sustentável em consonância com o disposto nesta política;

III — restrição e controle de acesso ou circulação, permanente ou temporária, de veículos motorizados, individuais ou coletivos, em locais e horários predeterminados, visando estimular a mobilidade sustentável;

IV — política tarifária das vagas em vias públicas;

V — definição de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, condicionando o acesso e a circulação de veículos motorizados aos espaços urbanos sob controle;

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

VII — aplicação de tributos sobre os modos e os serviços de transporte individuais motorizados pela utilização da infraestrutura urbana, visando reduzir as decorrentes externalidades negativas oriundas do seu uso, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo;

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

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

X — incentivo a parcerias público-privadas em áreas lindeiras aos corredores de transporte público coletivo, em áreas lindeiras às respectivas estações ou terminais existentes e naquelas que vierem a ser instaladas, com o intuito de promover a



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

recuperação e/ou manutenção dos espaços públicos localizados no entorno, tais como praças, parques, canteiros e outros equipamentos;

XI — planejamento urbano orientado ao adensamento ao longo dos corredores de transporte público coletivo, das estações de metrô e dos terminais de integração;

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

XIII — aplicar ordem de prioridade às calçadas para receber intervenções voltadas à melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

XIV — priorização das obras relacionadas à readequação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo e das infraestruturas para o transporte não motorizado;

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

### Seção VII

#### DO FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

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

**Art. 13.** Os recursos do orçamento municipal destinados à mobilidade urbana deverão ser prioritariamente alocados para a implementação de infraestruturas e serviços voltados aos usuários de modos ativos e de transporte público coletivo.

**Art. 14.** Caberá ao Poder Executivo municipal a busca por fontes alternativas de financiamento das infraestruturas e dos serviços de mobilidade, com foco na priorização dos modos ativos e do transporte público coletivo, tais quais, mas não limitadas a elas:

I — receitas auferidas pela operação dos sistemas de estacionamentos rotativos;

II — receitas advindas da exploração publicitária de espaços, equipamentos e mobiliários urbanos do Sistema de Mobilidade Urbana.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

### CAPÍTULO II

#### DO PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE FORTALEZA

##### Seção I

##### DO CONTEÚDO

**Art. 15.** Fica instituído o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, que é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana Sustentável no Município.

**Art. 16.** O Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza contempla, sem prejuízo de outros instrumentos legislativos:

I — diretrizes gerais alinhadas com esta Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável e demais políticas urbanas do Município, tais como o Plano Diretor Participativo e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;

II — objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza;

III — a visão integrada dos diferentes modos e dos meios de transporte e destes com os sistemas de uso do solo;

IV — os diagnósticos e os prognósticos setoriais do Sistema de Mobilidade Urbana;

V — as ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI — as ações para alcançar os objetivos estabelecidos por esta Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável;

VII — ações que integrem o uso e a ocupação do solo ao sistema de transportes, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e garantir retorno social e econômico dos investimentos em mobilidade urbana, propondo alterações na legislação, quando necessárias;

VIII — os estudos, as diretrizes e os critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

IX — ações destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos;

X — ações destinadas ao transporte público coletivo, considerando sua integração com os modos individuais motorizados e com os modos ativos de transporte;

XI — serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo sua rede estrutural, tecnologias e composição das linhas dos sistemas convencional e complementar;

XII — infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de corredores e faixas exclusivas para uso do transporte público coletivo;

b) implantação de terminais de transbordo, estações de transferência e demais infraestruturas de apoio.

XIII — ações destinadas ao transporte de cargas no Município;

XIV — estratégias de governança e participação social do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza.

**Art. 17.** Para atingir os objetivos gerais desta Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, tomando como base os princípios e as diretrizes estabelecidas nesta Lei, o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável contempla estratégias setoriais, detalhadas nos seguintes eixos:

- I — segurança viária;
- II — transporte a pé;
- III — transporte cicloviário;
- IV — transporte público coletivo;
- V — infraestrutura e circulação viária;
- VI — transporte de cargas.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

### Seção II

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

**Art. 18.** Os objetivos, as estratégias e as ações voltados para a segurança viária no Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza devem estar em conformidade com a Lei Ordinária n.º 11.270, de 23 de junho de 2022, que instituiu o Plano Municipal de Segurança no Trânsito 2022/2031 de Fortaleza – PMST-FOR, e demais estudos realizados pelo Município.

**Art. 19.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para a segurança no trânsito, sem prejuízo ao disposto no Plano Municipal de Segurança no Trânsito de Fortaleza – PMST-FOR, são:

- I — propor políticas e ações de estímulo aos modos não motorizados;
- II — ter uma gestão coordenada de planejamento, concepção, elaboração e execução dos projetos de mobilidade;
- III — tratar e otimizar os parâmetros que afetam a segurança viária de maneira alinhada às diretrizes e às prioridades da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza;
- IV — definir protocolos de inspeção de segurança viária (ISP);
- V — garantir rotinas de manutenção da infraestrutura viária continuadas, visando à garantia da acessibilidade universal, de forma segura e confortável, nos deslocamentos e à redução de sinistros de trânsito;
- VI — definir ações permanentes e continuadas de conscientização e educação no trânsito, alinhadas a ações de fiscalização e monitoramento dos fatores de risco;
- VII — garantir que as intervenções sejam baseadas em dados e evidências, de forma a otimizar a alocação dos recursos e a aumentar a eficácia na redução de sinistros de trânsito;
- VIII — modernizar os sistemas de controle, monitoramento e fiscalização de trânsito e transporte, especialmente focados nos principais fatores de risco;
- IX — coletar, compilar, tratar e gerir dados e indicadores de acidentalidade, considerando as mais diversas fontes de informações;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

X — promover a readequação de velocidade máxima permitida, quando necessário, em áreas de intenso fluxo de pedestres ou ciclistas ou grandes concentrações de sinistros de trânsito;

XI — promover o redesenho urbano de forma a priorizar o deslocamento seguro dos modos não motorizados, em especial pedestres e ciclistas;

XII — usar tecnologias e inovações para promover novas formas de gestão e monitoramento do trânsito, bem como para estimular os modos não motorizados e o transporte coletivo.

### Seção III

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA O TRANSPORTE A PÉ

**Art. 20.** Os objetivos, as estratégias e as ações voltados para o transporte a pé no Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza devem estar em conformidade com o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFor e demais estudos realizados pelo Município.

**Art. 21.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para o transporte a pé, sem prejuízo ao disposto no Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFor, são:

I — garantir que o pedestre seja priorizado nos projetos e nas intervenções de mobilidade urbana;

II — ampliar a acessibilidade e a mobilidade da população por meio do fomento ao uso da mobilidade a pé como meio de transporte, aumentando a atratividade da caminhabilidade, por meio da requalificação dos espaços de circulação dos pedestres;

III — ampliar a equidade na distribuição dos espaços públicos para incluir adequadas condições de circulação dos pedestres nas intervenções viárias;

IV — criar uma rede integrada de gestão e articulação da mobilidade a pé;

V — estabelecer um programa de segurança viária com foco em reduzir sinistros envolvendo pedestres;

VI — eliminar barreiras construídas que dificultam o acesso e a circulação de pedestres;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

VII — estabelecer critérios para garantir a microacessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida nos deslocamentos viários;

VIII — avaliar parâmetros urbanísticos e instrumentos legais para aumentar o estímulo à caminhada, tais como adoção de fachadas ativas, em consonância com os planos urbanísticos vigentes;

IX — definir critérios de seleção e hierarquização para o desenvolvimento de ações que promovam a caminhabilidade segura e confortável;

X — estabelecer uma rede estruturante prioritária para circulação de pedestres que considere as calçadas, os cruzamentos, os espaços de permanência, os números de sinistros de trânsito envolvendo pedestre, a quantidade de pedestres e todos os demais indicadores e elementos de apoio ao pedestre;

XI — estabelecer critérios e padrões urbanísticos e construtivos para a execução das calçadas e dos passeios;

XII — definir ações e critérios que estabeleçam os elementos de apoio à circulação de pedestres, tais como sinalização, fiscalização eletrônica, mobiliários urbanos, dentre outros;

XIII — definir padrões e critérios da rede semafórica voltada para os pedestres;

XIV — garantir que todos os equipamentos públicos sejam acessíveis de forma universal;

XV — garantir o cumprimento da responsabilidade pela manutenção de calçadas e passeios;

XVI — estabelecer programas de manutenção contínua de passeios e calçadas;

XVII — definir critérios de seleção e hierarquização de intervenções em cruzamentos e trechos críticos considerando os sinistros envolvendo pedestres;

XVIII — intensificar e otimizar a fiscalização dos modos motorizados em relação às infrações envolvendo pedestres;

XIX — melhorar as condições de microacessibilidade em equipamentos e regiões estratégicas, tais como terminais e estações de transporte público, equipamentos públicos, regiões centrais de intenso comércio, dentre outras;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

XX — definir diretrizes para velocidades viárias para promoção da segurança viária do pedestre;

XXI — promover o redesenho urbano para garantir segurança viária do pedestre, divisão equitativa do espaço público, acessibilidade, conectividade e atratividade para o pedestre;

XXII — implantar áreas de trânsito calmo e elementos de apoio à circulação do pedestre;

XXIII — implementar ações de urbanismo tático;

XXIV — desenvolver estratégias de sinalização de orientação aos pedestres.

### Seção IV

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA O TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

**Art. 22.** Os objetivos, as estratégias e as ações voltados para o transporte cicloviário no Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza devem estar em conformidade com a Lei Ordinária n.º 10.303, de 23 de dezembro de 2014, que instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza, e demais estudos realizados pelo Município.

**Art. 23.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para o transporte cicloviário, sem prejuízo ao disposto no Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza, são:

I — identificar e hierarquizar intervenções para eliminar as discontinuidades existentes na malha cicloviária e as principais barreiras físicas para o transporte cicloviário;

II — estabelecer critérios para o dimensionamento de vagas em bicicletários em terminais e estações, inclusive considerando instrumentos legais e normativos existentes, como portarias e decretos;

III — construir instrumentos de parceria entre as diferentes instâncias (federal, estadual e municipal) e os diferentes setores (público e privado) para proposição de ações e políticas integradas em prol da bicicleta;

IV — elaborar propostas de instrumentos legais para que os futuros projetos já apresentem, na concepção inicial, soluções para ciclistas;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

V — garantir a articulação entre os órgãos que planejam as políticas cicloviárias e aqueles que implementam e executam a infraestrutura viária;

VI — definir diretrizes de projeto que considerem o eixo e a classificação viária, o fluxo de ciclistas, a quantidade de sinistros envolvendo ciclistas e outras facilidades;

VII — ofertar bicicletas compartilhadas para cobrir todas as regiões da cidade;

VIII — identificar instrumentos ou ações de fomento do uso da bicicleta, além dos já existentes, buscando atender as mais diferentes localidades da cidade;

IX — realizar o monitoramento permanente e a execução de manutenção preventiva e corretiva da infraestrutura cicloviária existente;

X — reduzir o número de sinistros envolvendo ciclistas;

XI — ampliar as ações de fiscalização para os modos motorizados em relação às infrações envolvendo ciclistas;

XII — aprimorar os elementos de proteção física da rede cicloviária existente (ciclovias, ciclofaixas protegidas, ciclorrotas e passeios compartilhados), buscando garantir o transporte seguro e protegido de ciclistas em toda a rede;

XIII — ampliar a infraestrutura cicloviária em seus diversos componentes: rede cicloviária, estacionamentos para bicicletas, bicicletas compartilhadas e elementos de apoio e proteção do ciclista;

XIV — usar tecnologias e inovações para garantir a atração de novos usuários para o transporte cicloviário de forma segura;

XV — usar tecnologias e inovações para aprimorar o processo de consolidação dos dados relativos à política cicloviária, visando a um melhor monitoramento de seus resultados e gestão.

XVI — adotar novos elementos de apoio ao ciclista, tais como parapés e vestiários em prédios públicos e demais estabelecimentos;

XVII — promover ações de incentivo e segurança viária para a ciclogística, tais como uso de bicicletas elétricas, triciclos, bicicletas cargueiras e compartilhamento de bicicletas para profissionais de delivery;

XVIII — promover ações de incentivo à mobilidade corporativa e à mobilidade compartilhada, de forma a estimular o uso da bicicleta;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

XIX — promover ações de incentivo e proteção para micromobilidade, considerando outros modos para além da bicicleta, tais como patinetes;

XX — implantar sinalização de orientação aos ciclistas;

XXI — promover o uso da bicicleta em outras temáticas da cidade, tais como economia circular, turismo, esporte e lazer, saúde, dentre outras;

XXII — promover ações de educação e conscientização no trânsito para promoção do respeito ao ciclista;

XXIII — promover ações de fiscalização dos modos motorizados em relação às infrações envolvendo ciclistas.

### Seção V

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

**Art. 24.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para o transporte público coletivo são:

I — garantir que as intervenções na rede de transporte público de Fortaleza sejam orientadas à promoção de maior acessibilidade e divisão equitativa do espaço público;

II — garantir a eficiência na prestação dos serviços, com foco em atributos de conforto, segurança e qualidade para os usuários do transporte coletivo;

III — desenvolver intervenções que visem à criação de uma rede intermodal unificada e integrada;

IV — garantir a sustentabilidade econômica e financeira do sistema de transporte público coletivo, inclusive considerando estratégias de financiamento e receitas extratarifárias;

V — garantir a acessibilidade universal e a segurança viária na utilização do transporte público coletivo;

VI — ampliar a cobertura e o acesso ao sistema de transporte público coletivo;

VII — ampliar as condições de integração da bicicleta com a rede estrutural de transporte coletivo;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

VIII — promover estratégias de adensamento populacional e diversificação de atividades em torno dos eixos estruturais de transporte coletivo;

IX — promover tratamento do sistema viário para garantia da prioridade do transporte público, através de BRTs, BRSs, faixas exclusivas para ônibus ou outras facilidades;

X — implementar medidas de gestão de trânsito que aumentem a eficiência do transporte coletivo visando melhorar a qualidade, o desempenho e o nível de serviço;

XI — qualificar os terminais, os pontos de parada, as estações de transferência e os demais equipamentos voltados para o transporte público coletivo;

XII — reduzir os impactos ambientais e de saúde oriundos do transporte coletivo, inclusive com estratégias de eletrificação da frota e utilização de veículos de baixa emissão e redução de ruídos;

XIII — realizar ações de reurbanização das áreas lindeiras aos terminais de integração, às estações de BRT, ao VLT, ao metrô e a pontos estratégicos de integração;

XIV — implantar estações de transbordo, tais como terminais ou miniterminais em áreas estratégicas, de modo a promover maior qualidade, conforto e segurança para os usuários do transporte público coletivo;

XV — definir políticas de integração tarifária de modo a ampliar a acessibilidade dos usuários do transporte coletivo;

XVI — usar tecnologias e inovações para garantir o monitoramento da operação do transporte público coletivo, visando ao aumento de sua eficiência e qualidade;

XVII — promover políticas de incentivo para recuperação/atração de demanda de passageiros, inclusive considerando estratégias de modicidade tarifária;

XVIII — estabelecer sistemas de indicadores que otimizem o planejamento, o controle e o monitoramento da operação do sistema de transporte público coletivo;

XIX — promover a articulação com os diversos entes federativos (União, Estado e Município) para aprimorar a integração entre os modos de transporte público coletivo;

XX — estabelecer políticas de melhoria da qualidade e do conforto dos equipamentos de transporte público, sejam veículos, sejam pontos de parada, terminais etc.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

### Seção VI

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA A INFRAESTRUTURA E A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

**Art. 25.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para a infraestrutura e a circulação viária são:

I — garantir que as intervenções no sistema viário de Fortaleza sejam orientadas para aumentar a conectividade da rede, promovendo uma maior acessibilidade e divisão equitativa do espaço público;

II — articular as intervenções de infraestrutura e a circulação viária com as principais necessidades dos modos não motorizados e dos modos coletivos;

III — integrar os diversos órgãos, inclusive de diferentes instâncias, para elaboração de propostas e projetos de intervenções no sistema viário, desde a concepção inicial;

IV — assegurar que as intervenções sejam implementadas conforme estipulado nos planos e nos projetos, garantindo a execução das soluções propostas em sua plenitude para todos os atores envolvidos;

V — garantir que o planejamento de mobilidade inclua os elementos de manutenção continuada, desde o princípio da concepção até a execução dos projetos;

VI — implementar intervenções de estímulo ao transporte coletivo e aos modos não motorizados;

VII — tratar e otimizar os parâmetros que afetam a operação do trânsito e a segurança viária, alinhado às diretrizes e às prioridades da Política Municipal de Mobilidade Sustentável;

VIII — garantir que a quantidade e os tipos de equipamentos de monitoramento, gestão e fiscalização estejam adequados à demanda necessária;

IX — garantir que as intervenções de infraestrutura e a circulação viária ocorram de maneira a promover acessibilidade, conforto no deslocamento e redução de sinistros de trânsito;

X — promover ações de redesenho urbano e circulação viária, tais como binários, para mitigar os pontos críticos de congestionamento, preservando sempre a priorização dos modos de transporte coletivo e dos modos não motorizados;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

XI — garantir a hierarquização das obras viárias necessárias, observando critérios de melhoria de acessibilidade;

XII — compatibilizar as diretrizes do Plano Municipal de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável com os demais instrumentos legislativos e de planejamento da cidade, tais como Plano Diretor, LUOS, planos estratégicos, dentre outros;

XIII — garantir o uso de tecnologias e inovações para otimizar a gestão e o monitoramento de tráfego;

XIV — modernizar e requalificar, de forma contínua, o sistema semaforico da cidade;

XV — promover a integração dos centros de controle de operação do trânsito e do transporte público;

XVI — considerar a aplicação de medidas de gestão da demanda, através de mecanismos de controle e restrição de circulação de veículos motorizados;

XVII — regular as áreas de estacionamento públicas e privadas, gratuitas ou onerosas, em conformidade com a Lei Complementar n.º 236, de 11 de agosto de 2017, que dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de Fortaleza;

XVIII — estimular ações de incentivo à mobilidade elétrica.

### Seção VII

#### DAS ESTRATÉGIAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA E A LOGÍSTICA

**Art. 26.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para o transporte de carga e a logística são:

I — organizar a circulação das cargas, reduzindo a dependência por veículos de grande porte e assegurando sustentabilidade ao processo logístico;

II — apresentar ações que possibilitem corrigir os efeitos adversos ocasionados pelo ordenamento legal inadequado referente ao transporte de cargas;

III — definir estratégias e planos para a circulação de mercadorias, respeitando as especificidades de cada tipo de carga;



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

IV — aprimorar as condições de acesso e de operação dos polos logísticos especiais, tais como portos e aeroportos;

V — contribuir para a modernização da frota de veículos pesados e infraestruturas urbanas, tais como veículos elétricos e estações de carregamento, considerando os impactos climáticos e a emissão de ruídos e poluentes;

VI — priorizar a adoção de estratégias de circulação de cargas e mercadorias através de veículos não motorizados ou veículos de baixa emissão;

VII — estimular ações voltadas para a ciclogística, tais como o uso de bicicletas elétricas, triciclos, bicicletas cargueiras e compartilhamento de bicicletas para profissionais de delivery;

VIII — mitigar as externalidades negativas causadas pelos veículos pesados no tecido urbano;

IX — implantar Centros de Distribuição Urbanos – CDUs em regiões estratégicas de circulação de mercadorias;

X — implantar locais preparados para receber mercadorias, tais como lockers, em polos de transporte público;

XI — implantar zonas de restrição de circulação de cargas;

XII — implantar zonas de baixa emissão;

XIII — estruturar os principais corredores logísticos da cidade;

XIV — readequar as regiões de carga e descarga em regiões de alto adensamento de pessoas e atividades.

### Seção VIII

#### DO ACOMPANHAMENTO E DA REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE FORTALEZA

##### Subseção I

##### DO MONITORAMENTO E DA AVALIAÇÃO

**Art. 27.** O monitoramento e a avaliação da implantação deste Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza serão realizados pelo Poder Executivo municipal.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

Parágrafo único. O monitoramento e a avaliação deste Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza serão realizados desde a sua implementação, em toda a sua complexidade, à operacionalização das estratégias nele previstas e à avaliação periódica de seus resultados perante as metas de curto, médio e longo prazo.

**Art. 28.** Fica instituído o Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, de caráter consultivo, com a finalidade de acompanhar e apoiar o desenvolvimento das diretrizes e das propostas contidas neste plano.

§ 1º O Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza será coordenado pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos – SCSP e composto pelos órgãos municipais responsáveis pelas políticas de trânsito, urbana, ambiental, de conservação, de tecnologia e inovação e pelo Gabinete do Prefeito.

§ 2º As competências e a estrutura funcional do Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza serão regulamentadas por ato normativo próprio para este fim.

**Art. 29.** Fica instituído o Observatório Interdisciplinar da Mobilidade Urbana Sustentável, órgão da estrutura da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos, integrado a sua instância de planejamento, com o objetivo de promover as ações e os estudos para subsidiar o processo de planejamento, elaboração de projetos, monitoramento e avaliação das diretrizes e propostas deste Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável, dos planos locais de mobilidade e dos demais planos subsetoriais.

§ 1º As competências e a estrutura funcional do Observatório da Mobilidade Urbana Sustentável serão regulamentadas por ato normativo próprio para este fim.

§ 2º Entre outras atribuições, o Observatório será responsável pela definição de indicadores de desempenho para monitoramento e avaliação do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza.

### Subseção II

#### DA REVISÃO DO PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE FORTALEZA



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

**Art. 30.** O Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza 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.

**Art. 31.** As revisões periódicas do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza deverão contemplar minimamente:

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 carregamento do transporte público.

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

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

IV — a análise de novas tecnologias de mobilidade e de seus impactos na cidade.

### CAPÍTULO III

#### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 32.** Os relatórios técnicos que integram o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável de Fortaleza, contendo o diagnóstico e o prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana utilizado como referencial para a sua elaboração, assim como o detalhamento das ações para cada eixo setorial estabelecido, serão tornados públicos mediante publicação no site oficial da Prefeitura de Fortaleza.

**Art. 33.** O Poder Executivo municipal poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Sustentável de Fortaleza.



## CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

---

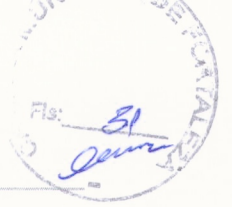
**Art. 34.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, EM 18 DE SETEMBRO DE 2023.**

**JOSÉ SARTO NOGUEIRA MOREIRA**  
Prefeito Municipal de Fortaleza



**Fortaleza**  
PREFEITURA



Este documento é cópia do original e assinado digitalmente sob o número 56HSXQK7

Para conferir o original, acesse o site <https://assineja.sepog.fortaleza.ce.gov.br/validar/documento>, informe o malote 2648667 e código 56HSXQK7

**ASSINADO POR:**

Assinado por: JOSE SARTO NOGUEIRA MOREIRA:21091897387 em 18/09/2023