



Estado do Rio de Janeiro  
PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA  
Gabinete do Prefeito

MENSAGEM Nº 46

Em 19 de setembro de 2025.

Ao Exmo. Sr.

**PAULO SANDRO SOARES**

Presidente da Câmara Municipal de Barra Mansa

Senhor Presidente,

Pela presente, tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência, a fim de encaminhar a essa Augusta Casa o presente Projeto de Lei Complementar que institui a **POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE BARRA MANSA**, estabelecendo as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação, avaliação e revisão periódica, criando para sua consecução o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Barra Mansa, ora denominado PLANMOB-BM.

Como é notório, a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabeleceu que os municípios com mais de vinte mil habitantes, deveriam criar legislação própria de forma a efetivar a PNMU em seus territórios, em face da necessidade de organizar o transporte e a circulação de pessoas e cargas, promovendo a melhoria da qualidade de vida urbana e o desenvolvimento sustentável, definindo diretrizes para o sistema de transporte público, para a hierarquia viária, para a rede cicloviária e outras ações que visam otimizar a mobilidade urbana, tudo em harmonia com os preceitos estabelecidos em seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental.

Visando complementar a análise e estudos sobre a proposta apresentada, encaminho, em anexo, os cadernos e estudos de Mobilidade Urbana que foram usados apenas como referência do PLANMOB-BM.

Atenciosamente,

  
**LUIZ ANTÔNIO FURLANI FILHO**  
**PREFEITO**



Estado do Rio de Janeiro  
PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA  
Gabinete do Prefeito

## A CÂMARA MUNICIPAL DE BARRA MANSA APROVA E EU SANCIONO A SEGUINTE

LEI Nº XX , DE XX DE XX DE 2025

**Ementa:** Institui a POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação, avaliação e revisão periódica.

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 1º** - O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Barra Mansa, ora denominado PLANMOB-BM, é o instrumento de efetivação da Lei Federal nº12.587 de 03 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) no território municipal, constituindo-se portanto na Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) em nível local.

**§1º** - O PLANMOB-BM expressa o compromisso do Município com o constante aprimoramento do planejamento da Mobilidade Urbana, considerando a necessidade de implementação dos Princípios, Diretrizes e Objetivos estabelecidos pelos Artigo 5º, 6º e 7º da PNMU;

**§2º** - O PLANMOB-BM dispõe de diversas ações normativas que tem o caráter estrito de estabelecer DIRETRIZES, não se tratando portanto de ações compulsórias; estas diretrizes dependerão forçosamente de condições político-administrativas e financeiras favoráveis para implementá-las, bem como da conjuntura da economia brasileira, de estabilidade e previsibilidade no cenário mundial e do desenvolvimento tecnológico dos sistemas de transporte em geral;

**§3º** - A implantação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, através do PLANMOB-BM, pressupõe o fortalecimento institucional da Prefeitura Municipal de Barra Mansa por meio da estruturação de setores técnicos específicos no âmbito da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SMPU) e da Secretaria Municipal de Ordem Pública (SMOP), capacitando-as para desempenhar as tarefas operacionais estabelecidas nesta Lei.



**Art. 2º** - O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo do disposto na PNMU, é o conjunto estruturado e coordenado de meios e serviços de transporte urbano e infraestrutura de mobilidade urbana, que garantem os deslocamentos das pessoas e bens pela cidade.

**§1º** - O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento da implementação, avaliação e revisão periódica da Política Municipal de Mobilidade Urbana a cada 07 (sete) anos, no máximo.

**§2º** - Os cenários prospectivos consideram como horizonte de implantação imediata o período de 1 (um) ano; curto prazo o período de 5 (cinco) anos; médio prazo o período de 10 (dez) anos e longo prazo o período de 20 (vinte) anos, todos contados a partir da aprovação do PLANMOB-BM;

**§3º** - O PLANMOB-BM atende ao previsto na PNMU, na Lei Federal nº 13.146 de 6 de julho de 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, na Lei Complementar n.º 48 de 06 de dezembro de 2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) e demais legislações correlatas;

**§4º** - O PLANMOB-BM tem fundamento em 12 (doze) Cadernos de Justificativas e 11 (onze) Estudos Técnicos complementados por 02 (dois) manuais, conforme especificado no Artigo 84 desta Lei.

## **CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 3º** - Para os fins desta Lei considera-se:

**I – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

**II - ÁREA CENTRAL:** É a parte da Cidade com maior diversidade e com usos mais intensivos, próprios da área urbana central. É identificada como área de revitalização urbana, onde se pretende evidenciar, recuperar e valorizar os seus ambientes e paisagens, tendo como preceitos básicos a preservação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico, a reabilitação da área central de comércio e serviços e a recuperação das margens do Rio Paraíba do Sul. Esta área é caracterizada pelo zoneamento denominado “Zona Área Central – ZAC” conforme definido na Lei Complementar n.º 49/2006 do PDDUA, cujo perímetro do conjunto arquitetônico é formado pelos seus objetos de características tradicionais, históricas e culturais mais significativas;



- III - BICICLETÁRIO:** Local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;
- IV - CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;
- V - CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- VI - CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VII - CICLORROTA:** via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;
- VIII - CODEX:** Lei Complementar n.º 53/2007 – Código de Execução de Projetos, de Edificações e de Obras;
- IX - CONDOMÍNIO URBANÍSTICO:** É uma forma de parcelamento que pode ser utilizada tanto para condomínios horizontais (com lotes) quanto verticais (edifícios), gerando unidades autônomas, com áreas privativas e áreas comuns, podendo ser utilizado para fins residenciais, comerciais ou industriais;
- X - EMPREENDIMENTO DE IMPACTO:** são aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infraestrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa;
- XI - EVENTOS DISRUPTIVOS:** eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;
- XII - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO:** estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;
- XIII - FACHADAS ATIVAS:** refere-se à parte de um edifício comercial ou misto, geralmente no andar térreo, que é projetada para interagir diretamente com a rua e o espaço público, através de atividades como comércio, serviços ou espaços de convivência abertos à população, isto posto, deve ser desestimulada a utilização de muros altos e espaços fechados que separam o edifício do ambiente urbano, incentivando a interação entre moradores, transeuntes e comerciantes;



- XIV - GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA:** conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;
- XV - INTERSEÇÕES VIÁRIAS:** áreas onde duas ou mais vias se cruzam ou se unem, permitindo que veículos mudem de direção ou continuem seus trajetos;
- XVI - LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;
- XVII - MALHA VIÁRIA:** o conjunto de vias urbanas do município, incluindo o Distrito Sede e demais distritos;
- XVIII - MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;
- XIX - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que utilizam veículos automotores;
- XX - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;
- XXI - MOTOFRETISTA:** motoboy ou estafeta, é a profissão de quem utiliza motocicleta, para entregar e distribuir diversos tipos de objetos, tais como pizza, fast-food, documentos, pagamentos bancários, entre outros produtos e serviços;
- XXII - NO QUE COUBER:** este termo introduz uma condição ou restrição, indicando que algo só é relevante ou válido se as circunstâncias específicas permitirem;
- XXIII - PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
- XXIV - PARCELAMENTO DO SOLO URBANO:** É a divisão da gleba em lotes, destinados a edificação, podendo ser realizado na forma de loteamento e desmembramento, sempre mediante aprovação do órgão gestor do planejamento urbano;
- XXV - PARKLETS:** são extensões temporárias das calçadas, criadas em espaços de estacionamento, com o objetivo de oferecer áreas de lazer e convívio para pedestres;
- XXVI - PASSEIO PÚBLICO:** espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;
- XXVII - PISTA DE ROLAMENTO:** é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;



- XXVIII - POLÍTICA TARIFÁRIA:** política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, determinação do preço dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;
- XXIX - POLO GERADOR DE TRÁFEGO (PGT):** toda e qualquer edificação, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens; também denominado de Polo Gerador de Viagens (PGV);
- XXX - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** compreende os sistemas de transporte, operados pelo modo rodoviário;
- XXXI - TRANSPORTE ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR:** sistema de transporte de capacidade inferior ao sistema estruturante de transporte público coletivo, que opere de forma complementar a este;
- XXXII - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;
- XXXIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- XXXIV - 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;
- XXXV - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;
- XXXVI - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXXVII - 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;
- XXXVIII - VAGA:** espaço destinado à parada ou ao estacionamento de veículos;
- XXXIX - VIA:** espaços públicos por onde circulam pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
- XL - VIA ARTERIAL:** caracterizada pelas interseções em nível e pelo acesso aos lotes lindeiros, as vias coletoras e locais;
- XLI - VIA COLETORA:** responsável pela coleta e distribuição do trânsito para as vias de trânsito rápido, arteriais e locais;



**XLII - VIA LOCAL:** demais vias, caracterizadas por interseções em nível, sendo utilizadas na circulação interna dos bairros;

**Art. 4º** - O princípio básico que rege o PLANMOB-BM é o da priorização do pedestre e dos veículos não motorizados sobre os demais modos de transporte; sendo que dentre os modos de transporte motorizados, assume um papel de precedência e em caráter de prioridade o transporte público coletivo através de ônibus urbano.

**Art. 5º** - São princípios gerais do PLANMOB-BM:

- I** - Acessibilidade universal entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;
- II** - Desenvolvimento sustentável da cidade de Barra Mansa nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III** - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV** - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V** - Gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI** - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII** - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte;
- VIII** - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros públicos.

**Art. 6º** - São objetivos gerais do PLANMOB-BM:

- I** - Promover a acessibilidade universal e a inclusão social na circulação urbana;
- II** - Integrar a mobilidade com o planejamento e a ordenação do solo urbano;
- III** - Promover a sustentabilidade nas questões relacionadas ao trânsito no município;
- IV** - Priorizar a circulação de pedestres em relação aos veículos;
- V** - Priorizar a circulação dos veículos coletivos em relação aos particulares;
- VI** - Disciplinar os modos e serviços de transporte urbano;
- VII** - Reduzir a necessidade de viagens;



- VIII** - Promover a participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana;
- IX** - Garantir boas condições de acessibilidade e mobilidade nas calçadas;
- X** - Garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias;
- XI** - Reduzir os conflitos entre veículos e pedestres;
- XII** - Garantir condições seguras de deslocamento dos pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;
- XIII** - Equilibrar a oferta e a demanda entre modos e serviços de transportes;
- XIV** - Vedar qualquer tipo de interferência por particulares no espaço público, nas vias e nos logradouros, em detrimento das pessoas no exercício de suas atividades diárias (trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades ligadas aos usos cotidianos);
- XV** - Estimular a descentralização de instalação de serviços e comércios de grande porte, de forma a reduzir o fluxo de pessoas à Área Central da Cidade de Barra Mansa, direcionando-as preferencialmente para as imediações da Rodovia Presidente Dutra (BR 116).

**Art. 7º** - São diretrizes gerais do PLANMOB-BM:

- I** - Garantir à população as condições efetivas de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;
- II** - Integração das diretrizes do PLANMOB-BM com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito local e dos entes federativos;
- III** - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- IV** - Incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- V** - Priorização de projetos de transporte público coletivo, estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;
- VI** - Criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado na Área Central da cidade;
- VII** - Priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados de tarifas;



- VIII** - Aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos via digital de forma que dispensem o deslocamento das pessoas à Prefeitura, inclusive aumentando os serviços disponíveis no portal da Administração Municipal na internet;
- IX** - Aperfeiçoamento das instâncias de participação da população nas questões relacionadas à mobilidade urbana;
- X** - Aperfeiçoamento das instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados à mobilidade urbana;
- XI** - Adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigente;
- XII** - Adequação do sistema viário sob os aspectos físicos e de sinalização, mantendo os logradouros públicos em boas condições de trafegabilidade dos veículos, em especial as vias utilizadas nos corredores do transporte público coletivo;
- XIII** - Implantação de instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à obediência à sinalização e à velocidade com que se deslocam.

**Art. 8º** - As propostas do PLANMOB-BM estão divididas em estruturantes e gerais.

**§1º** - Propostas estruturantes são aquelas prioritárias, responsáveis pela mitigação e/ou solução dos principais problemas de mobilidade urbana, existentes na cidade de Barra Mansa, em médio e longo prazo, sem as quais a efetividade da circulação urbana não será alcançada;

**§2º** - Propostas gerais são aquelas de caráter pontual ou de menores proporções, com horizonte de implantação imediata ou de curto prazo.

### **CAPÍTULO III** **DAS PROPOSTAS ESTRUTURANTES**

**Art. 9º** - As propostas estruturantes do PLANMOB-BM apoiam-se nas seguintes premissas:

- I** - A malha viária urbana de Barra Mansa caracteriza-se pelas reduzidas alternativas viárias de conexão entre bairros ou regiões da cidade, bem como por vias de dimensões insuficientes para soluções de mobilidade que exijam alargamento das calçadas ou do leito carroçável;



- II** - O estacionamento e o fluxo de veículos comerciais pesados destinados a carga e descarga de mercadorias agravam os congestionamentos nas vias da Área Central, sobretudo nos horários de pico, causando danos à pavimentação;
- III** - A oferta atual de transporte coletivo por ônibus possui linhas com trajetos de longa extensão, o que aumenta o tempo de viagem, bem como frota com idade próxima do limite, desestimulando seu uso como alternativa ao transporte individual;
- IV** - As condições das calçadas em toda a extensão da malha urbana, seja do distrito sede ou dos demais distritos, são empecilhos evidentes à mobilidade e acessibilidade urbana;
- V** - A inexistência de condições de circulação que favoreçam o uso de bicicletas, torna insegura e desestimula o uso desse modal pela população.

**Art. 10** - São propostas estruturantes do PLANMOB-BM:

- I** - Utilização das áreas remanescentes oriundas da adequação do Pátio de Manobras Ferroviárias na Área Central da cidade, conforme discriminado no Artigo 89 desta Lei;
- II** - Implantação da passagem inferior (mergulhão) da Rua Duque de Caxias e da passarela de ligação da Praça da Liberdade com a Ponte Ataulpho Pinto dos Reis;
- III** - Estabelecimento do Plano de Parques de Estacionamento na Área Central, para implantação de um sistema de estacionamento através de edifícios-garagem, novos locais para os pontos de táxi, para carga e descarga, e realocação dos pontos de ônibus; com a restrição progressiva de estacionamento nas vias estruturais e coletoras;
- IV** - Implantação de vias alternativas, com a finalidade de escoar parte do trânsito provenientes das indústrias, transportadoras, garagens de veículos pesados e abastecimento do comércio na Área Central;
- V** - Implantação de vias alternativas para acesso à Rodovia Presidente Dutra e de novas pontes sobre o Rio Paraíba do Sul, com a finalidade de melhorar a mobilidade entre as diversas regiões da cidade;
- VI** - Implantação de um novo terminal rodoviário intermunicipal e interurbano em área localizada às margens da Rodovia Presidente Dutra, descentralizado territorialmente e integrado ao sistema viário local para acesso à Área Central, com a transformação da atual rodoviária em terminal rodoviário urbano;
- VII** - Estabelecimento do Plano Cicloviário Municipal para implantação de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas ao longo das margens do Rio Paraíba do Sul, desde o Bairro Vista Alegre até o Bairro Vale do Paraíba (margem esquerda), e do Bairro Vila Maria



até o Bairro Vila Elmira (margem direita) passando pela Área Central, com atualização do Estudo Técnico do GEIPOT 1981 para interligação das diversas regiões da Cidade através deste modal de transporte;

**VIII** - Oferta de transporte coletivo urbano com trajetos de menor extensão, ligando os bairros ao centro da cidade (linhas radiais), com implantação efetiva do bilhete único ou integrado e criação de uma linha circular na Área Central;

**IX** - Elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis para conexão da Rodovia Presidente Dutra à Área Central, indústrias, transportadoras e garagens;

**X** - Elaboração e implantação do Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e das Fachadas Ativas na Área Central, de que trata o Artigo 39 desta Lei, para requalificação dos passeios, implantação das fachadas ativas dos imóveis, com a melhoria geral da acessibilidade e embelezamento da paisagem urbana;

**XI** - Ampliação da oferta de prestação de serviços e funcionalidades ao cidadão e melhoria da gestão municipal por meio de estudo de novas demandas.

#### **CAPÍTULO IV DAS PROPOSTAS GERAIS**

**Art. 11** - As propostas gerais do PLANMOB-BM estão organizadas por temas relacionados à mobilidade urbana, agrupados de forma abrangente conforme segue:

**I** - Serviços de transporte público e coletivo;

**II** - Abrigos e pontos de ônibus urbanos.

#### **SEÇÃO I**

#### **Serviços de transporte Público Coletivo**

**Art. 12** - O Sistema de Transporte Urbano e Coletivo deverá ser organizado racionalmente de forma que a competição pelo espaço nas vias urbanas entre as diferentes categorias de transporte, somado ao adensamento das edificações nos principais corredores, não venham a se transformar em fatores de redução do nível do serviço nelas prestado, afetando o desempenho dos sistemas de transporte.

#### **Subseção I Sistema de Circulação**

**Art. 13** - São objetivos referentes ao sistema de circulação para o transporte coletivo:



- I - Garantir a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias do transporte coletivo urbano;
- II - Garantir as condições de trafegabilidade das vias servidas por linhas de ônibus;
- III - Garantir transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em todos os ônibus;
- IV - Garantir à população oferta diária e regular de transporte público na cidade de Barra Mansa e em seus distritos.

**Art. 14** - São diretrizes do sistema de circulação para o transporte coletivo:

- I - Revisão anual do contrato da concessão do transporte coletivo por ônibus, visando a manutenção da sua atualidade e o cumprimento das cláusulas estabelecidas na avença;
- II - Adoção de concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte público, quando da finalização do contrato vigente;
- III - Adequação de veículos de transporte coletivo urbano quanto à idade máxima da frota (carroceria e chassi), a partir da publicação desta lei e da primeira revisão do contrato;
- IV - Substituição gradativa da frota atual com controle de fumaça do escapamento e dos pneus inservíveis;
- V - Inclusão de abrigos padronizados e com informações referentes a trajetos e horários nos pontos de ônibus, nos locais onde houver disponibilidade de espaço;
- VI - Implantação de novas linhas e melhoria da manutenção da malha viária de transporte coletivo;
- VII - Melhoria do tempo de espera e da pontualidade dos ônibus nos pontos de embarque e desembarque de passageiros;
- VIII - Alternativamente regulamentar a utilização do transporte de passageiros por vans, em rotas alternativas não competitivas com o transporte coletivo, como forma de auxiliar a mobilidade urbana da população.

**Art. 15** - São propostas gerais de médio e longo prazo para o sistema de circulação para o transporte coletivo:

- I - Ampliar o número de linhas de ônibus para atrair mais usuários ou planejar melhorias nas já existentes;
- II - Criar ou planejar linhas radiais mais diretas e conseqüentemente mais rápidas, com



emprego de micro-ônibus em ruas de difícil acesso;

**III** - Ampliar o número de fiscais do órgão responsável pela gestão do trânsito na Prefeitura, para melhorar a oferta de transporte coletivo por ônibus, a fim de monitorar os tempos de embarque contidos nas tabelas de horário nos pontos, bem como reportar o funcionamento do trânsito nas vias, para ajudar a identificar os locais de congestionamento que podem prejudicar a pontualidade dos ônibus;

**IV** - Garantir e promover a bilhetagem eletrônica, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis;

**V** - Ampliar as linhas e horários de ônibus/vans para atender aos moradores com deficiência motora;

**VI** - Combate permanente ao transporte ilegal de passageiros, com campanhas periódicas de valorização do transporte coletivo regular e oficial do município;

**VII** - Garantir e definir padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo como: frequência, regularidade, segurança, pontualidade, velocidade média, idade da frota, manutenção e limpeza dos veículos, etc.;

**VIII** - Elaborar estudo de viabilidade para implantação de micro-ônibus circulares nas Novas Centralidades previstas no Plano Diretor, com a finalidade de aumentar a malha viária atendida no município.

**Parágrafo Único** – Para otimização da prestação dos serviços mencionados no Inciso V deste artigo, poderão ser utilizados aplicativos para celulares para solicitação ou dispensa dos serviços.

**Art. 16** - São propostas gerais de curto prazo para o sistema de circulação do transporte coletivo:

**I** - Aprimorar as informações do sistema de transporte coletivo por ônibus, de tal forma que seus usuários sejam informados através de painéis com mapas dos itinerários e linhas dos ônibus que passam naquele ponto de parada, e ainda quanto à localização deles no trajeto em que se encontram e o tempo de espera até sua chegada, por meio do uso de aplicativos em celulares para esta finalidade:

**II** - Atualizar as linhas de ônibus urbanas destinadas a atender todo o município, inclusive distritos;

**III** - Realizar estudos permanentes de engenharia de tráfego para a melhoria do fluxo viário;

**IV** - Revisão, readequação e otimização das rotas e horários das linhas urbanas existentes;



V - Aprimoramento da fiscalização visando a obtenção de dados confiáveis sistematizados sobre a regularidade dos serviços operacionais executados.

## **Subseção II** **Abrigos e pontos de ônibus urbanos**

**Art. 17** - São objetivos referentes aos abrigos e pontos de ônibus urbanos:

**I** - Garantir condições adequadas de estrutura e acessibilidade nos pontos e abrigos de ônibus;

**II** - Dotar o município de abrigos de ônibus cobertos padronizados.

**Art. 18** - São diretrizes para os abrigos e pontos de ônibus:

**I** - Estabelecer padrões técnicos e construtivos para os abrigos e pontos de ônibus, adotando soluções diferentes conforme o espaço disponível;

**II** - Estabelecer padrões para pavimentação das vias nos pontos de parada de ônibus;

**III** - Instalar abrigos de ônibus padronizados nos pontos de parada, localizados nas vias onde as condições geométricas das calçadas permitirem, com tipos diferentes normatizados de acordo com o espaço;

**IV** - Novos loteamentos devem prever em seus projetos de licenciamento as instalações necessárias para receber os abrigos de ônibus padronizados do município, devidamente adaptados para atender PcD (Pessoa com Deficiência).

**Art. 19** - São propostas gerais de curto prazo para abrigos e pontos de ônibus:

**I** - Desenvolver projetos de sinalização viária horizontal e vertical nas proximidades dos pontos de ônibus, para favorecer o deslocamento dos pedestres;

**II** - Estruturar a rede de abrigos de ônibus, realocando os abrigos já implantados que não obedeçam à padronização estabelecida por órgão competente, em toda a rede viária do município;

**III** - Implantar abrigos de ônibus em todas as vias arteriais e vias coletoras, assim classificadas conforme estabelecido no PDDUA, inclusive nas demais vias que compõem a malha viária do sistema de transporte público coletivo;

**IV** - Uniformizar os abrigos de ônibus, na Sede e nos Distritos, com tamanhos diferenciados, de forma a garantir a sua adaptabilidade aos espaços urbanos disponíveis, garantindo aos usuários segurança, conforto e acessibilidade, principalmente para pessoas com deficiência, conciliando boa aparência estética com economia, durabilidade e funcionalidade;



V - Os abrigos e pontos de parada de transporte coletivo, na Sede e nos Distritos, deverão possuir os seguintes elementos mínimos: sinalização vertical; iluminação; bancos; espaço coberto reservado para pessoa em cadeira de rodas; lixeira e informações sobre os pontos do itinerário.

VI - Deverão ser corrigidos os eventuais defeitos e adequadas a pavimentação das calçadas, as guias e as sarjetas nos pontos de parada do transporte coletivo, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando àquelas com deficiência, prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas e com o Art. 48 da Lei Federal nº 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência;

VII - Adequar a frota de ônibus urbanos de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando àquelas com deficiência prioridade e segurança de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas pertinentes e com o Art. 48 da Lei Federal nº 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência;

VIII - Utilização da atual rodoviária municipal como terminal de serviço de transporte público coletivo.

## CAPÍTULO V DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA

### SEÇÃO I Vias Urbanas

**Art. 20** - São objetivos referentes ao tratamento do sistema de vias urbanas na sede e nos Distritos:

I - Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de trânsito para pedestres e veículos, em especial quanto à sinalização horizontal e vertical conforme padronização do Código de Trânsito Brasileiro;

II - Integrar o planejamento da circulação viária com a política de uso e ocupação do solo, conforme estabelecido no PDDUA;

III - Promover a articulação com as demais esferas envolvidas para intervenções em trechos urbanos de rodovias estaduais e federais, quando necessário.

**Art. 21** - São diretrizes para o tratamento das vias urbanas:

I - Planejamento, execução e manutenção do sistema viário seguindo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecendo às diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;



- II** - Promoção da continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente em áreas de urbanização incompleta;
- III** - Promoção de maior integração do sistema viário das regiões urbanas separadas por barreiras urbanísticas, tais como o Rio Paraíba do Sul, os ramais ferroviários e a Rodovia Presidente Dutra;
- IV** - Articulação junto aos governos federal e estadual para a integração entre a circulação rodoviária e a urbana, compatibilizando-as com o uso e a ocupação das regiões adjacentes cortadas pelas rodovias;
- V** - Promoção de tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, urbanísticos e arquitetônico da cidade;
- VI** - Adequação das condições da circulação de veículos a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, adotando medidas seguras de redução de tráfego e de compartilhamento do espaço público;
- VII** - Melhoria da qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia de trânsito e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;
- VIII** - Planejamento e operação da rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros;
- IX** - Modernização da rede semafórica, mantendo e aprimorando o sistema de sinalização horizontal e vertical da malha viária;
- X** - Implantação de novas estruturas e sistemas tecnológicos de informações para monitoramento e controle da frota circulante.

**Art. 22** - São propostas gerais de curto prazo para o tratamento das vias urbanas:

- I** - Estabelecer termo de parceria entre o Poder Público Municipal e o Setor Privado com a finalidade de criar mecanismos de controle de acesso nas entradas do município de modo a ordenar o fluxo e o acesso de veículos de carga e reduzir a sua velocidade, melhorando a segurança viária, reduzindo o impacto do tráfego de carga no sistema viário do município;
- II** - Identificar as estradas dos Distritos com placas padronizadas, conforme normatização do DNIT e/ou DNER;
- III** - Realizar estudo de implantação e realocação de semáforos.



**Art. 23** - São propostas a serem desenvolvidas em médio ou longo prazo para o tratamento das vias urbanas:

- I** - Implementar as propostas estruturantes com infraestrutura, pavimentação e sinalização viária;
- II** - Restringir o espraiamento da malha viária, privilegiando novas interligações no interior do perímetro urbano em detrimento da expansão fora dele.

## **SEÇÃO II** **Controle de Tráfego**

**Art. 24** - São objetivos referentes ao controle de tráfego nas interseções viárias:

- I** - Garantir a segurança e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres;
- II** - Garantir a segurança e acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas interseções.

**Art. 25** - São diretrizes para o controle de tráfego nas interseções:

- I** - Promoção de sinalização viária nas interseções para garantir a segurança e mobilidade de veículos e pedestres;
- II** - Realização de intervenções físicas nas calçadas, especialmente nas proximidades das interseções, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- III** - Alargamento das calçadas próximas às interseções com o objetivo de facilitar a travessia de pedestres e dotar a cidade de espaços com tratamento paisagístico.

**Art. 26** - São propostas de curto prazo para o controle de tráfego nas interseções:

- I** - Executar as intervenções propostas para os remanescentes da readequação ferroviária que forem transferidos ao município, em especial a implantação de um Sistema de Vias Expressas na Área Central;
- II** - Implantar sinalização de trânsito adequada, (horizontal e vertical de regulamentação, de indicação e de advertência), em trechos e interseções do sistema viário da cidade, onde houver necessidade por razões de segurança e operacionalidade;



- III** - Implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas interseções entre vias que compõem o sistema de vias estruturais e coletoras, visando ao disciplinamento do trânsito;
- IV** - Redimensionar e periodicamente os tempos de ciclo dos semáforos de modo a obter maior fluidez do fluxo de pedestres e veículos;
- V** - Sincronizar os semáforos nos cruzamentos que permitem esta solução, de modo a possibilitar onda verde nas vias de fluxos viários de maior intensidade;
- VI** - Manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes;
- VII** - Realizar o rebaixamento do meio-fio nas interseções onde não forem implantadas faixas elevadas de travessias para pedestres, conforme determina a norma técnica brasileira de acessibilidade vigente;
- VIII** - Implantar faixas elevadas para travessia de pedestres em trechos e interseções de maior conflito de trânsito, principalmente para aumentar a segurança dos pedestres;
- IX** - Remanejar mobiliário urbano, (postes, lixeiras, bancas de jornal, entre outros), bem como podar árvores localizadas nas interseções e proximidades, quando for necessário para garantir visibilidade dos motoristas e transeuntes.

**Parágrafo Único** – A implantação da sinalização de que trata este artigo deverá ser iniciada pelos cruzamentos que geram maior conflito no trânsito e por aqueles com maior índice de acidentes.

### **SEÇÃO III**

#### **Transporte Efetuado por Motofretistas**

**Art. 27** - São objetivos referentes ao transporte efetuado por motofretistas:

- I** - Cadastrar e fiscalizar todos os serviços efetuados pelos motofretistas;
- II** - Desenvolver, aprovar e cumprir a legislação, regularizando a prestação desse tipo de serviço.

**Art. 28** - São diretrizes para o transporte efetuado por motofretistas:

- I** - Padronização da identificação dos veículos, uniforme dos condutores e estacionamento;



**II** - Adequação e padronização dos estacionamentos já existentes para o comércio que disponibiliza serviços de entrega por delivery.

**Art. 29** - São propostas gerais para o transporte efetuado por motofretistas:

**I** - Efetuar campanhas de esclarecimento e incentivo para utilização de Equipamentos de Proteção Individual (EPI's), tais como capacetes, luvas, roupas e calçados adequados;

**II** - Combater o transporte irregular efetuado por motofretistas.

#### **SEÇÃO IV**

#### **Prestação de Serviços por Táxi**

**Art. 30** - São objetivos referentes ao serviço de táxi:

**I** - Garantir a oferta, a qualidade e a universalidade da prestação desse tipo de serviço;

**II** - Garantir a segurança dos usuários desse tipo de serviço.

**Art. 31** - São diretrizes para a prestação do serviço de táxi:

**I** - Facilitar a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço de táxi;

**II** - Ampliar a qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;

**III** - Garantir a qualidade da frota de táxis;

**IV** - Garantir que o município tenha um percentual mínimo de táxis sempre em condições operacionais a serviço da população;

**V** - Revisar e padronizar os pontos de táxi, o número de veículos por pontos, considerando o redimensionamento de acordo com o espaço físico existente;

**VI** - Garantir condições de conforto e segurança nos pontos de táxi;

**VII** - Padronizar o mobiliário dos pontos de táxi existentes e novos, na Sede e nos Distritos.

**Art. 32** - São propostas para o serviço de táxis:

**I** - Promover, anualmente, treinamentos e cursos aos taxistas sobre direção defensiva, primeiros socorros e atendimento às pessoas com deficiência;

**II** - Estabelecer a idade máxima do veículo;

**III** - Rever a localização dos pontos de táxi da Área Central e dotar os pontos de táxi



de cobertura e mobiliário urbano padronizado, inclusive com sinalização e iluminação.

## **CAPÍTULO VI DAS INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

### **SEÇÃO I Circulação de Ciclistas**

**Art. 33** - São objetivos referentes ao sistema de circulação de ciclistas a ser estabelecido em um Plano Ciclovitário Municipal:

**I** - Criar condições efetivas para o uso de bicicletas, como meio de transporte, promovendo a adequação viária e/ou construção de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas;

**II** - Estimular o modo de transporte ativo utilizando bicicletas, através de campanhas publicitárias permanentes;

**III** - Aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecendo opções diversificadas de lazer, tais como: trilhas, excursões e circuitos urbanos, entre outras;

**IV** - Orientar os usuários das vias quanto ao seu uso correto, estimulando o respeito ao transporte não motorizado, às faixas de pedestres e a conservação das calçadas;

**V** - Viabilizar infraestrutura viária, sinalizada, segregada ou não, para circulação segura e adequada de ciclistas;

**VI** - Garantir condições de infraestrutura adequadas para o uso da bicicleta como meio de transporte;

**VII** - Fomentar o aumento do uso da bicicleta na cidade;

**VIII** - Promover campanhas educativas para reduzir o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.

**Art. 34** - São diretrizes para o sistema de circulação de ciclistas:

**I** - Estruturação de uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema ciclovitário e os demais meios de transporte;

**II** - Implantação de redes ciclovitárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado e garantia do deslocamento seguro e confortável de ciclistas nas ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas;

**III** - Realização de adaptações nas vias estruturais e não estruturais, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura



ciclovária adequada;

**IV** - Provisão de uma rede ciclovária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de geração e atração de viagens.

**Art. 35** - São propostas gerais para o sistema de circulação de ciclistas:

**I** - Elaborar projeto executivo com sua respectiva sinalização, conforme estabelecido no Plano Ciclovário Municipal;

**II** - Realizar obras viárias necessárias para implementação de vias ciclovárias e de sua sinalização pertinente;

**III** - Realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de bicicletários e paraciclos;

**IV** - Realizar estudos para a implantação de um sistema de locação de bicicletas na Área Central.

**Art. 36** - São propostas prioritárias para o sistema de circulação de ciclistas, em médio e longo prazo:

**I** - Implantação de ciclovias ao longo da margem direita do Rio Paraíba do Sul, conforme estabelecido no Plano Ciclovário Municipal, que incorporará estudo de viabilidade para expansão estabelecendo interligações com outras regiões;

**II** - Implantação das interligações com outras regiões que forem apontadas como “exequíveis”, para ampliação da malha ciclovária;

**III** - Implantação de bicicletários ou paraciclos na área central, em especial nos terminais de transporte coletivo.

**Art. 37** - Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados de forma integrada aos edifícios-garagem, assim como em pontos estratégicos da Área Central, objetivando facilitar a utilização da bicicleta para as mais diversas finalidades.

**Parágrafo Único** - Os trechos do sistema ciclovário devem ser integrados para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

## SEÇÃO II

### Construção e Melhoramento das Calçadas Existentes

**Art. 38** - Compete ao proprietário do imóvel a construção, reconstrução e a conservação das calçadas em toda a extensão da testada do terreno, edificado ou não, observando-se os Artigos 67 e 68, da Lei Complementar Municipal Nº 53/2007 –



CODEX e o Artigo 28, da Lei 1415/1977, o Código Administrativo Municipal de Posturas.

§1º - Nos casos em que não for observado o estipulado no caput deste artigo, o Poder Público Municipal notificará o proprietário, que terá prazo de até 6 (seis) meses para regularizar as condições da calçada.

§2º - Findo o prazo fixado ao proprietário para execução dos serviços de que trata este artigo, a remodelação ou construção da calçada poderá ser realizada pela Prefeitura e o custo dos serviços executados poderá ser cobrado sob forma de taxa específica a ser paga pelo proprietário, conforme valores apurados.

**Art. 39** - O Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e Fachadas a que se refere o Inciso X, do Artigo 10, desta Lei, deverá abranger o perímetro urbano do Município, dispondo sobre as calçadas, com vistas a garantir acessibilidade a todos os usuários, em especial na Área Central da cidade, dispondo também sobre atualização das fachadas, conforme regulamento específico implementado pelo respectivo manual para sua execução.

**Art. 40** - Na elaboração do Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e Fachadas de que trata o artigo anterior, deverão ser adotadas as seguintes medidas:

**I** - Os critérios para escolha das vias que serão contempladas com o estabelecido neste Plano deve basear-se primordialmente na hierarquia viária, começando as obras de intervenção pelas calçadas que constituem os percursos prioritários de pessoas com deficiência e pelas vias com maior volume de circulação de pedestres nas calçadas;

**II** - A remodelação ou construção de calçadas para adequá-las às normas técnicas regulamentares de acessibilidade;

**III** - A Administração Municipal, em comum acordo com o proprietário, fixará um prazo de até 06 (seis) meses para remodelação ou construção da calçada em frente ao seu imóvel, a partir da notificação feita pelo Poder Público.

### SEÇÃO III

#### Hierarquização do Sistema Viário Urbano

**Art. 41** - São objetivos da hierarquização do sistema viário urbano:

**I** - Garantir que, a longo prazo, as vias estruturais formem uma rede consistente, sem descontinuidades ou estrangulamentos de sua seção transversal;



**II** - Garantir condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao longo de todas as vias, mediante construção e/ou adequação de calçadas com larguras e características geométricas compatíveis com a hierarquia viária;

**III** - Garantir condições de mobilidade e segurança a ciclistas, sobretudo ao longo das vias estruturais.

**Art. 42** - São diretrizes relativas à hierarquização do sistema viário urbano:

**I** - Adequação da seção transversal das novas vias propostas a padrões que atendam à legislação urbanística municipal, com largura suficiente para abrigar calçadas acessíveis a todos os tipos de usuários, espaços para ciclovias e para o tráfego de veículos automotores, de acordo com sua hierarquia no sistema viário;

**II** - Regularização das larguras das faixas de rolamento e de acostamento das vias existentes, conforme sua hierarquia viária, onde for possível;

**III** - Ampliação da largura das calçadas nas vias existentes, conforme a hierarquia viária, onde for possível;

**IV** - Implantação de calçadas nos trechos de rodovias dentro do perímetro urbano.

## **CAPÍTULO VII ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE A PÉ**

### **SEÇÃO I**

#### **Acessibilidade Para Pessoas Com Deficiência e Restrição de Mobilidade**

**Art. 43** - São objetivos referentes às condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

**I** - Priorizar a circulação de pedestres sobre os demais meios de transportes especialmente na Área Central;

**II** - Priorizar a elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis, referenciado no Artigo 10 desta Lei, adaptando-o plenamente para utilização por pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais;

**III** - Estimular a política de circulação não motorizada e promover a melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança;

**IV** - Atender a necessidade de circulação de todos os pedestres, independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislações e normas técnicas de acessibilidade vigentes;



V - Melhorar a qualidade das calçadas, mantendo-as em boas condições de uso, com conforto e segurança plena para os pedestres.

**Art. 44** - São diretrizes para melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

**I** - Minimização do conflito entre o trânsito de veículos e pedestres;

**II** - Garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência física, inclusive no transporte público;

**III** - Exigência da adequação dos edifícios públicos municipais, nos seus espaços externos e internos, às condições de acessibilidade universal;

**IV** - Adaptação e remodelação das calçadas existentes;

**V** - Adequação gradual das calçadas e faixas de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, visando à autonomia dos cidadãos conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

**VI** - Definição de padrões de calçadas com características acessíveis (largura adequada, capacidade de fluidez, segurança, continuidade, uniformidade, durabilidade, resistência e superfície antiderrapante), buscando equilíbrio entre a manutenção das identidades locais e a adoção de novas tecnologias e soluções sustentáveis, conforme estabelecido no Manual de Padronização e Construção de Calçadas;

**VII** - Integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas e faixas de pedestres, visando o pleno acesso do pedestre aos equipamentos urbanos e sociais;

**VIII** - Implantação de estruturas de redução da velocidade dos veículos nas vias urbanas;

**IX** - Adaptação gradativa dos espaços de uso público com a garantia de que os novos equipamentos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade;

**X** - Desenvolvimento de ações voltadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação dos pedestres e riscos à sua integridade física;

**XI** - Desenvolvimento de ações voltadas à conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade, bem como quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e manutenção das calçadas;

**XII** - Estabelecimento de critérios por parte da Administração Municipal para implantação de mobiliário urbano nas calçadas e espaços públicos, priorizando a usabilidade, a acessibilidade, a estética e a adoção de tecnologias e materiais sustentáveis.



**Art. 45** - São propostas gerais de aplicação, em curto prazo, para as condições de acessibilidade a pé:

**I** - Monitorar a utilização da faixa livre da calçada visando coibir a execução de degraus ou rampas para acesso às edificações e garagens;

**II** - Estipular a inclusão no projeto arquitetônico da edificação, de solução de acesso às garagens para análise do órgão municipal competente;

**III** - Incorporar gradualmente, na rede semaforica destinada à travessia de pedestres, dispositivos que garantam a autonomia e segurança das pessoas com deficiência visual ou com mobilidade reduzida;

**IV** - Adequar o tempo semaforico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

**V** - Ampliar gradualmente os espaços disponíveis para usos sociais, que podem variar de calçadas mais largas, através da supressão gradativa de vagas de estacionamento em vias públicas, com implantação de parklets e áreas de convivência nesses espaços, inclusive com a retirada de avanços sobre os passeios;

**VI** - Elaborar e executar o Plano de Melhoria e Atualização das calçadas e fachadas na Área Central;

**VII** - Realizar diagnóstico em todos os prédios públicos municipais com vistas a identificação das intervenções para sua adequação às condições de acessibilidade.

**Parágrafo Único** – A partir do diagnóstico previsto no Inciso VII deste artigo, deverão ser definidas as obras prioritárias, assim como as formas de sua viabilização técnica e financeira.

## SEÇÃO II Rotas Acessíveis

**Art. 46** - Caberá à Administração Municipal tomar as providências necessárias para elaboração do Plano de Rotas Acessíveis e do Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e Fachadas, referenciados no Inciso X, do Artigo 10, dessa Lei.

**Art. 47** - Os Planos especificados no artigo anterior deverão abranger prioritariamente a Área Central, dispendo sobre os passeios públicos, com vistas a garantir acessibilidade nos percursos entre os polos geradores de maior circulação de



pedestres (como órgãos públicos e locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios, bancos, entre outros) e os pontos de ônibus mais próximos, conforme o §3º, do Artigo 41, da Lei nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

**Art. 48** - O objetivo referente à construção de rotas acessíveis é garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, sobretudo as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios, bancos, entre outros.

**Art. 49** - São diretrizes para construção de rotas acessíveis:

**I** - Construção gradual de rotas acessíveis;

**II** - Garantia de acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes necessárias ao seu cotidiano, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;

**III** - Desenvolvimento de estudos técnicos para verificar a viabilidade de implantação e/ou reforma de calçadas pelo Poder Público Municipal, a serem desenvolvidos no curto prazo.

**Art. 50** - São propostas para construção de rotas acessíveis:

**I** - Projetar e construir rotas acessíveis entre os pontos de ônibus e escolas, edifícios destinados à saúde, administração municipal, serviços de documentação, agências bancárias, entre outros edifícios de uso público e praças;

**II** - Projetar e construir prioritariamente rotas acessíveis para pessoas com deficiência motora ou visual, a partir do cadastramento e mapeamento dos seus locais de moradia e da identificação dos trajetos necessários das residências aos pontos de ônibus e destes às suas atividades de tratamento, trabalho, estudo e lazer, partindo das seguintes orientações:

**a)** Caso seja possível, serão retificadas as calçadas desde a residência da pessoa com deficiência motora ou visual até o abrigo do ponto de ônibus mais próximo, numa distância de até 30 (trinta) metros;

**b)** Os abrigos ou pontos de destino deverão ser adequados à acessibilidade assim como as calçadas a serem usadas em sua destinação de trabalho ou estudo;



c) No caso de pessoas em cadeiras de rodas, cujas residências se localizam em vias inclinadas ou onde não é possível a retificação das calçadas, a via será pavimentada de forma a possibilitar o uso de cadeiras de rodas em uma faixa paralela à calçada até o ponto de ônibus abaixo;

III - Estabelecer parceria com a Secretaria Municipal de Educação para destinação de sala de aula acessível para oferta de atividades de ensino e capacitação para pessoas com deficiência.

**Art. 51** - Caberá ao Poder Público Municipal a responsabilidade de:

I - Mapear, cadastrar e atualizar de forma contínua o cadastro de pessoas com deficiência no órgão municipal responsável pela política social do município;

II - Promover a construção e a remodelação das calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espaços urbanos de uso público nas rotas acessíveis, com recursos captados junto aos governos estadual e federal.

## **CAPÍTULO VIII DO TRANSPORTE DE CARGAS**

**Art. 52** - São objetivos referentes ao transporte de cargas:

I - Reduzir o impacto do transporte de carga sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhanças;

II - Disciplinar e estabelecer as condições específicas para circulação de veículos de carga e para distribuição de carga e descarga de mercadorias nas vias públicas;

III - Implementar políticas de circulação de transporte de cargas e áreas de carga e descarga.

**Art. 53** - São diretrizes para o transporte de cargas:

I - Disciplinamento do transporte de cargas e compatibilização com as características de trânsito e das vias urbanas na Sede e nos Distritos;

II - Criação de alternativas viárias de forma a reduzir a passagem de cargas nas áreas de maior densidade urbana;

III - Estabelecimento de diretrizes e de regulamentação para a entrega de cargas;

IV - Especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação do transporte de carga;



V - Restrição do acesso de carga nos eixos dos veículos, visando aumentar a vida útil dos pavimentos das vias públicas, evitando maiores gastos com sua conservação e redução do congestionamento nos horários de pico;

VI - Os veículos para transporte de carga autorizados a trafegar na Área Central serão preferencialmente: Veículo Urbano de Carga (VUC), com capacidade de 10 (dez) toneladas, preferencialmente com carroceria do tipo “baú”. Outros tipos de veículos poderão ser utilizados, desde que aprovados pelo Poder Público.

**Art. 54** - São ações para o transporte de cargas, em médio prazo:

I - Incentivar a implantação pela iniciativa privada de terminal de carga para distribuição de produtos destinados a supermercados, lojas de eletrodomésticos e casas de materiais de construção, em locais a serem definidos, em consonância com o PDDUA, preferencialmente em local lindeiro à Rodovia Presidente Dutra;

II - Impedir o trânsito de veículos de carga na Área Central, com dimensões acima das especificadas no inciso VI, do Artigo 53, desta Lei;

III - Realizar a distribuição de cargas na Área Central, em locais previamente definidos e em veículos de transporte adequados, em horários pré definidos, conforme decreto regulamentador;

IV - Implantação de sinalização viária específica para veículos de carga;

V - Disponibilizar no órgão responsável pela gestão do trânsito do Poder Público Municipal, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito quanto ao estacionamento e aos horários de carga e descarga na cidade;

VI - Priorizar a coleta de lixo, na Área Central, preferencialmente no período noturno, sem prejudicar a coleta de lixo oriundo dos estabelecimentos comerciais;

VII - Realizar a coleta de lixo nas demais zonas de tráfego em horários flexíveis, de forma a não conflitar com os horários de maior movimentação de veículos;

VIII - Criação de área de estacionamento pública, em área lindeira à Rodovia Presidente Dutra, dotada de infraestrutura de funcionamento e segurança, para impedir a permanência de caminhões na área urbana do município; retirando das vias públicas, caminhões e carretas nelas estacionadas, que prejudicam o fluxo de trânsito.

**Art. 55** - Caberá ao Poder Público Municipal fiscalizar o cumprimento dos horários e locais especificados para carga e descarga, conforme for definido por decreto regulamentador.

**Parágrafo Único** – O desrespeito à regulamentação dos horários e locais de carga e descarga, dará ensejo à multas ao proprietário do estabelecimento comercial e ao responsável pela entrega ou retirada de carga.



## CAPÍTULO IX POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

**Art. 56** - Para efeito desta Lei, consideram-se Polos Geradores de Tráfego (PGT), conforme a sua função/atividade:

- I - Escolas, faculdades e universidades;
- II - Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III - Indústrias de médio e grande porte;
- IV - Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V - Centros de compras, como Shopping Centers;
- VI - Supermercados e mercados de grande e médio porte;
- VII - Igrejas;
- VIII - Centros Cívicos;
- IX - Edificações de Serviços Públicos;
- X - Estádios e ginásios esportivos;
- XI - Pontos de carga e descarga de mercadorias.

**Art. 57** - A regulamentação dos Polos Geradores de Tráfego deve prever:

- I - A consolidação das normas e leis existentes para criar regulamentação consistente com as diretrizes do PLANMOB-BM;
- II - A atribuição de competência a órgão específico para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como PGT's.

**Art. 58** - Deverão ser priorizadas as vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como PGT's, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes, conforme avaliação do Poder Público.

**Art. 59** - As áreas de estacionamento deverão ser definidas e demarcadas, contando com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitidos e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.



**Art. 60** - Devem-se prover áreas específicas de estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos, através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelece a legislação vigente do CONTRAN, de modo a garantir autonomia, segurança e acessibilidade às pessoas.

**Art. 61** - Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada a prévia análise e aprovação pelo Poder Público, através do órgão competente.

## SEÇÃO I Das Praças e Espaços Públicos

**Art. 62** - São objetivos referentes às praças e espaços públicos:

- I - Garantir acesso seguro dos pedestres às praças e espaços públicos;
- II - Garantir segurança aos usuários das praças e dos espaços públicos;
- III - Incrementar a vida pública e a interação social oferecendo ambientes acessíveis.

**Art. 63** - são diretrizes para o tratamento das praças e espaços públicos:

- I - Viabilização do acesso das pessoas com deficiência às praças e espaços públicos;
- II - Estabelecimento e manutenção das praças em boas condições de acessibilidade;
- III - Criação de novas praças.

**Art. 64** - São propostas gerais para as praças e espaços públicos em curto prazo:

- I - Desenvolver projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer os pedestres;
- II - Desenvolver projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade.

**Art. 65** - São propostas gerais de médio prazo para praças e espaços públicos:

- I - Implementar projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer os pedestres;



**II** - Implementar os projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade, priorizando-se as praças mais movimentadas da cidade.

## **CAPÍTULO X DOS ESTACIONAMENTOS**

**Art. 66** - São objetivos referentes aos estacionamentos:

**I** - Adotar medidas legais, urbanísticas e tributárias, para a construção e operação de estacionamentos em áreas públicas e privadas visando a implantação de uma rede de edifícios-garagem na Área Central;

**II** - Promover medidas para criação de vagas de estacionamento nas vias públicas secundárias da Área Central da cidade, de forma complementar;

**III** - Realizar estudos de localização e de viabilidade referentes à implantação de estacionamentos coletivos através de edifícios-garagem favorecendo a integração intermodal, cuja implementação ocorra por meio da iniciativa particular, PPP ou concessão da exploração do serviço, bem como de qualquer outro arranjo jurídico previsto na legislação vigente.

**Art. 67** - São diretrizes para os estacionamentos:

**I** - Estímulo à criação de edifícios-garagem, bem como de garagens nos estabelecimentos existentes e nos novos;

**II** - Estabelecer a política de estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade urbana.

**Art. 68** - São propostas gerais para os estacionamentos:

**I** - Definições de áreas para bolsões de estacionamento na Área Central e nos principais PGT's;

**II** - Controlar a oferta de estacionamentos na Área Central e na medida que novas vagas de estacionamento em edifícios-garagem sejam criadas, suprimir gradativamente as vagas nas vias públicas para criar espaços para pedestres e para as ciclovias;

**III** - Organizar e demarcar vagas de estacionamento, incluindo vagas para motocicletas, bicicletas, automóveis, idosos e pessoas com deficiência;



**IV** - Reservar, em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, seja de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência ou comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados, de acordo com o Artigo 47, da Lei Federal nº 13156/2015;

**V** - Destinar vagas para pessoas com deficiência, na proporção de 2% (dois por cento) e para idosos na proporção de 5% (cinco por cento) do total, garantida no mínimo 1 (uma) vaga para cada, devidamente sinalizada e com especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade, em conformidade com Artigo 47, da Lei Federal nº 13146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência e do Artigo 41, da Lei Federal nº 10741/2003 – Estatuto do Idoso, bem como da Resolução nº 303/2008 do CONTRAN.

**§1º** - Além do disposto no Inciso II deste artigo, poderá haver quando necessário, supressão de vagas nas vias públicas para atender as intervenções urbanísticas previstas neste plano.

**§2º** - Os veículos estacionados nas vagas reservadas para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade e idosos devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial confeccionada e fornecida pelo órgão competente, que disciplinará suas características e condições de uso.

**§3º** - A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no Inciso XVII, do Artigo 181, da Lei Federal nº 9503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

## **CAPÍTULO XI**

### **DA VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 69** - É o objetivo do PLANMOB-BM o fortalecimento do órgão técnico de captação de recursos da Administração Municipal, em procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras.

**Art. 70** - São propostas referentes à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana:

**I** - A equipe técnica do órgão de Mobilidade Urbana deverá conter profissionais habilitados e com formação e remuneração adequada à função, que coordenarão as atividades de monitoramento da implantação do plano, execução de suas ações e acompanhamento dos resultados;



**II** - Buscar parcerias com instituições privadas (PPP's) para o financiamento da mobilidade urbana;

**III** - Criar banco de projetos municipais relacionados com acessibilidade e mobilidade urbana.

## SEÇÃO I

### Legislação Urbanística e de Transportes

**Art. 71** - São objetivos referentes à legislação urbanística e de transportes:

**I** - Compatibilizar a legislação urbanística municipal com as diretrizes da mobilidade urbana estabelecidas nessa lei;

**II** - Articular os setores responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito, obras e fiscalização no sentido de aperfeiçoar a gestão da mobilidade urbana.

**Art. 72** - São diretrizes para legislação urbanística e de transportes:

**I** - Incentivo ao melhor uso da infraestrutura logística instalada na cidade, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

**II** - Planejamento, implantação e ampliação da cadeia logística de diferentes modais;

**III** - Planejamento, implantação e ampliação da infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

**IV** - Regulamentação e monitoramento da circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

**V** - Planejamento de soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos e as interferências entre este sistema e os demais fluxos municipais e intermunicipais.

**Art. 73** - São propostas gerais para legislação urbanística e de transportes:

**I** - Estabelecer horários especiais de trânsito de veículos de transporte de cargas, bem como restrições de tonelagem nos principais eixos ou áreas da cidade;

**II** - Criar legislação específica para regulamentação dos estacionamentos privativos, visando a implantação de melhorias na operação do transporte coletivo, bem como à



implantação de vias preferenciais ou exclusivas de pedestres e de infraestrutura cicloviária.

## SEÇÃO II Campanhas de Educação Para a Mobilidade Urbana

**Art. 74** - São objetivos referentes às campanhas de educação para a mobilidade urbana:

- I** - Ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana;
- II** - Contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito;
- III** - Construir coletivamente a visão de município e dos deslocamentos que nele ocorrem;
- IV** - Democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pelo fortalecimento e inclusão de diferentes atores no processo.

**Art. 75** - São diretrizes para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

- I** - Desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;
- II** - Utilização de formas educacionais que visem a conscientização e a convivência harmônica entre pedestres e motoristas;
- III** - Difusão de conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro no trânsito.

**Art. 76** - São propostas gerais para as campanhas de educação para mobilidade urbana;

- I** - Criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos voltados para educação no trânsito e mobilidade urbana;
- II** - Criar campanhas periódicas na mídia para incentivo ao uso do transporte não motorizado;
- III** - Criar campanhas periódicas na mídia de promoção de segurança viária, respeito às leis e à sinalização de trânsito;
- IV** - Realizar campanhas periódicas educativas enfatizando o controle da velocidade nas ruas, com especial destaque para a transposição das faixas elevadas de pedestres, especialmente para motociclistas;



V - Realizar eventos de caminhadas e passeios de bicicleta com gestores municipais para aproximação de autoridades e técnicos aos problemas locais de mobilidade não motorizada.

**Parágrafo Único** – As campanhas de educação para mobilidade urbana deverão ser divulgadas por meio de cartazes, banners, folders, panfletos, palestras nas escolas, anúncios colocados no interior dos veículos de transporte coletivo e nos abrigos e pontos de ônibus.

## **CAPÍTULO XII**

### **DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS**

**Art. 77** - A Administração Municipal deverá manter relações institucionais de cooperação com a CCR RioSP (ou sucessora), concessionária responsável por administrar o trecho de aproximadamente 32 Km (trinta e dois quilômetros) da Rodovia Presidente Dutra (BR 116) no território do município, desenvolvendo esforços para manutenção da integridade dos acessos à cidade e às empresas estabelecidas às suas margens, bem como para o desenvolvimento de projetos conjuntos visando o desenvolvimento de novas atividades econômicas ao longo de seu trajeto ou até mesmo de novas interseções viárias.

**Art. 78** - A Administração Municipal deverá desenvolver a médio prazo o Plano Municipal de Transporte de Cargas e de Passageiros, que deverá contemplar os seguintes temas, dentre outros oportunamente julgados relevantes:

**I** - Definição e implantação da Nova Rodoviária Intermunicipal às margens da Rodovia Presidente Dutra (BR 116), em local a ser escolhido e definido pelo Poder Público;

**II** - Criação de área pública de estacionamento e transbordo em área limdeira à Rodovia Presidente Dutra, remunerada ou não, dotada de infraestrutura de funcionamento e segurança, para abrigar caminhões, sem a necessidade de sua entrada na cidade para carga e descarga, podendo configurar-se como um entreposto comercial, industrial ou aduaneiro;

**III** - Criação de um plano de incentivo para que as empresas de transporte de carga situadas nos bairros da cidade, venham a se transferir para as margens da Rodovia Presidente Dutra;

**IV** - Criação de um plano de contingência para que as garagens das empresas de transporte coletivo de passageiros tenham rotas alternativas de acesso, evitando confinamento a uma única rota de entrada e saída de seus pátios;

**V** - Criação de um plano para aumento do número de pontes existentes para a melhoria geral da mobilidade urbana entre os diversos bairros situados em ambas as margens do



Rio Paraíba do Sul, notadamente proporcionando ligações entre os bairros Vila Maria/Vista Alegre, Saudade/Vila Brígida e Vila Barbará/Ano Bom;

**VI** - Criação de um plano de contingência para quando bloqueios ou acidentes ocorridos na Rodovia Presidente Dutra desviarem o tráfego desta para a malha urbana do município, de forma a minimizar seus efeitos evitando o colapso do tráfego urbano e consequentemente do sistema de transporte de cargas e passageiros.

### **CAPÍTULO XIII**

#### **DO FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA NO ORÇAMENTO MUNICIPAL**

**Art. 79** - O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar prioridades, objetivos e metas definidos nessa política.

**Art. 80** - A alocação de recursos do orçamento municipal, destinados à mobilidade urbana, priorizará a implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura urbana em seus múltiplos aspectos, além da priorização da melhoria contínua dos modos de transporte não motorizado, assim como do transporte coletivo de passageiros.

**§1º** - O desenvolvimento da rede de edifícios-garagem poderá ocorrer através de iniciativa do Executivo Municipal, através de iniciativa privada, através de uma Parceria Público Privada ou da interveniência do Executivo Municipal através da desapropriação de um imóvel para posterior concessão da construção e exploração do serviço de estacionamento no edifício construído;

**§2º** - A implantação da rede de edifícios-garagem é declarada de interesse público da Administração Municipal, razão pela qual a aprovação desse tipo de projeto terá prioridade sobre os demais eventualmente em análise na Secretaria Municipal Competente.

### **CAPÍTULO XIV**

#### **DAS RECEITAS ADICIONAIS**

**Art. 81** - Os recursos Municipal, Estadual e Federal destinados às intervenções do Plano de Mobilidade Urbana devem ser incluídos no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei de Orçamento Anual.

**Art. 82** - O Executivo Municipal pode promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, garantindo que a receita auferida seja destinada à mobilidade urbana.



**Parágrafo Único** – Quando do desenvolvimento da rede de edifícios - garagem, caso haja a interveniência do município na implantação, através de concessão ou de PPP, ou qualquer outro arranjo jurídico, poderá também haver previsão para exploração de espaço publicitário pelo empreendedor, cuja destinação será discriminada nos termos do contrato.

## **CAPÍTULO XV DO FINANCIAMENTO PRIVADO DA MOBILIDADE URBANA**

**Art. 83** - Aos empreendimentos particulares causadores de impacto na mobilidade urbana (PGT's), cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre, ao ciclista, às vias de transporte coletivo e aos logradouros públicos em geral, ao longo das respectivas rotas de acesso conforme área de impacto indicada no Estudo de Impacto de Vizinhança.

## **CAPÍTULO XVI DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 84** - Os cadernos e estudos de Mobilidade Urbana que são usados apenas como referências do PLANMOB-BM, estão discriminados conforme segue:

### **I - Cadernos de Justificativas:**

1. Sumário; Apresentação; Preâmbulo;  
Tópico 01: Introdução;  
Tópico 02: Histórico da Cidade;  
Tópico 03: Caracterização do Município.
2. Tópico 04: Serviço de Transporte Público Coletivo;
3. Tópico 05: Circulação viária;
4. Tópico 06: Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana;
5. Tópico 07: Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
6. Tópico 08: Integração dos modais de transporte público e destes com os privados e não motorizados;
7. Tópico 09: Transporte de cargas;
8. Tópico 10: Polos geradores de viagens;
9. Tópico 11: Áreas de estacionamento;
10. Tópico 12: Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;



11. Tópico 13: Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
12. Tópico 14: Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;
13. Tópico 15: Recomendações propostas da CEPLAM;
14. Tópico 16: Participação da sociedade, propostas e imagens.

## II - Estudos Técnicos:

1. Edifícios Garagens e Mobilidade Urbana;
2. Calçadas de Qualidade e Mobilidade Urbana;
3. A Importância das Ciclovias e Ciclofaixas em Uma Política Eficiente de Mobilidade Urbana;
4. Mobilidade Urbana e os Polos Geradores de Viagens;
5. Conteúdo Mínimo de um Plano de Mobilidade Urbana;
6. Arborização Urbana, Qualidade de Vida e Mobilidade Urbana;
7. Fachadas Ativas Como Instrumento de Mobilidade Urbana;
8. A Mobilidade Urbana e a Acessibilidade Para Deficientes Físicos;
9. Pontos de Ônibus e Mobilidade Urbana;
10. Importância da Comunicação Visual nos Ônibus e Terminais Para o PLANMOB;
11. Pontes Como Elemento de Integração Essencial Para Uma Mobilidade Urbana Plena.

## III - Manuais:

1. Manual de Arborização Urbana de Barra Mansa;
2. Manual de Projetos e Execução de Calçadas Como Elemento Fundamental na Consecução do PLANMOB-BM.

**Art. 85** - Os atos administrativos indispensáveis ao cumprimento do disposto nesta Lei serão expedidos através de decreto regulamentador, quando necessário.

**Art. 86** - O detalhamento das vias urbanas e das estradas municipais, inclusive quanto à hierarquização, sinalização e fiscalização, deverá ser regulamentado através da instituição do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SISMOB, dando efetividade ao Art. 4º, Inciso I, alíneas 10 e 11, da Lei Orgânica Municipal.

**Art. 87** - A aprovação do licenciamento de empreendimentos considerados PGT's, fica condicionada à análise e aprovação prévia do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que detalhará os impactos, positivos ou negativos, no entorno do empreendimento, abordando inclusive os reflexos nas vias adjacentes e no trânsito em



geral, estabelecendo as formas de mitigação desses efeitos, em especial nos edifícios enquadrados no Plano de Verticalização da Área Central, a que se refere a Lei Complementar Municipal nº 97/2022.

**Art. 88** - A contar da data de publicação desta Lei, ficam indicados os seguintes prazos:

**I** - Seguir as diretrizes em relação aos Monitores Urbanos, a que se refere o Artigo 9º, §1º, Inciso IV, do PDDUA – curto prazo;

**II** - Desenvolver estudos visando a instalação de mais mecanismos efetivos para controle de velocidade nas vias urbanas, tais como: rampa elevada para pedestres, semáforos, radares, temporizadores, entre outros – curto prazo;

**III** - Desenvolver estudos para regulamentação dos locais de parada de veículos de transporte escolar, pontos de carga e descarga, pontos de ônibus e pontos de táxi – curto prazo;

**IV** - Rever o dimensionamento dos tempos de ciclo dos semáforos existentes conforme a variação do fluxo de veículos e implementar novos locais de sinalização semafórica – curto prazo;

**V** - Tornar disponíveis no portal da Prefeitura e via aplicativos, as informações sobre todas as linhas, os pontos e os abrigos de ônibus, com fornecimento de listas e mapas – curto prazo;

**VI** - Efetuar as seguintes alterações legislativas para propiciar o início da implementação da rede de edifícios-garagem – curto prazo:

**a)** Incluir os seguintes projetos na Seção II – Da Estratégia de Consolidação e Articulação do Tecido Urbano, Art. 6º, §2º, do atual Plano Diretor: “Projeto de Implantação de Edifícios-garagem na Área Central” e “Projeto de Racionalização do Uso do Espaço Urbano na Área Central”;

**b)** Revisar o Art. 32, da Seção V – “Da Operação Urbana Consorciada” do atual Plano Diretor, objetivando permitir a execução de operações urbanas de forma simplificada a exemplo de outros municípios brasileiros;

**c)** Revisar e atualizar a Seção IV - “Das Edificações para Serviços Ligados à Rede Viária”, do Capítulo III – “Das Edificações Não Residenciais”, da Lei Complementar Municipal nº 008/92, Código de Edificações, com especial atenção para o tópico de interesse para o PLANMOB, os edifícios-garagem visando a flexibilização máxima das exigências e índices urbanísticos, onde for possível e não for ferir a qualidade técnica do projeto, bem como as NBR vigentes;



d) Revisar, atualizar e ampliar a Seção XVI – “Da Área de Estacionamento de Veículos”, do Capítulo IV – “Das Condições Mínimas dos Componentes Básicos”, da Lei Complementar Municipal nº 53/2007 – Código de Execução de Projetos de Edificações e de Obras – CODEX, com especial atenção para o tópico de interesse para o PLANMOB, os Estacionamentos da Área Central – em particular às áreas destinadas à carga e descarga, pontos de táxi, pontos e terminais de ônibus, e de controle de horário, zona azul, estacionamentos rotativos em edifício-garagem, e ciclovias/ciclofaixas.

**Parágrafo Único** – O conjunto de estudos, ações, projetos e normatizações decorrentes da implementação desta Lei, e nela mencionados, serão disponibilizados em meio digital através do site oficial da Prefeitura de Barra Mansa.

**Art. 89** - As áreas remanescentes do Pátio Ferroviário de Manobras, existentes na Área Central da Cidade, que serão transferidas pelo governo Federal ao Município de Barra Mansa, serão tratadas em separado através de um Plano Diretor de Utilização das Áreas Remanescentes, a ser executado em um prazo máximo de 03 (três) ano após a entrega definitiva das obras e da transferência das respectivas áreas.

**Parágrafo Único** – A Administração Municipal poderá desde já, estabelecer a utilização que julgar mais adequada aos remanescentes que lhe forem sendo entregues gradativamente, independentemente das recomendações futuras oriundas de eventual revisão do Plano Diretor, como por exemplo a criação de vagas de estacionamento como forma de mitigação do problema de carência de vagas na Área Central, subsidiariamente ao estabelecido nos Artigos 69 a 76, do Capítulo X, desta Lei.

**Art. 90** - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA, XX DE XX DE 2025.**

**LUIZ ANTÔNIO FURLANI FILHO**  
Prefeito