

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO
DE SÃO JOÃO DA BARRA-RJ
PLANMOB**

Documento em edição

SUMÁRIO

Diagnóstico da mobilidade urbana do Município de São João da Barra - RJ	2
Minuta do projeto de lei do Plano de Mobilidade Urbana.....	4
Anexo I.....	42
Anexo II.....	47
Anexo III.....	51
Anexo IV.....	52
Anexo V.....	55

Documento em edição

Documento em edição

Diagnóstico da mobilidade urbana do Município de São João da Barra - RJ

O ano de 2025 foi adotado como base para o diagnóstico e para a construção de cenários prospectivos que subsidiaram a minuta do Plano de Mobilidade Urbana de São João da Barra (PlanMob).

O diagnóstico, realizado por meio de Leitura Técnica e Participativa, apontou as seguintes deficiências na mobilidade urbana municipal:

Acessibilidade e infraestrutura de pedestres:

Más condições e ausência de calçadas na maior parte da malha viária;

Falta de critérios para planejamento, execução e fiscalização de calçadas e acessibilidade;

Calçadas com degraus, obstáculos e sobreposição de rampas de garagem ao passeio público;

Ausência de rebaixamentos e faixas elevadas para travessia de pedestres;

Praças inacessíveis a pessoas com mobilidade reduzida;

Pavimentação inadequada e inexistência de faixa de serviço nas calçadas.

Transporte coletivo:

Frota de ônibus sem adaptações para pessoas com deficiência, em desacordo com as normas vigentes;

Falta de pontos de paradas de ônibus estruturadas e bem sinalizadas;

Ausência de linhas municipais, o que estimula o uso do transporte individual motorizado.

Sistema viário e tráfego:

Malha viária com poucas alternativas de conexão entre bairros e vias de dimensões insuficientes;

Vias arteriais operando acima da capacidade em horários de pico, principalmente durante o verão, gerando congestionamentos extensos e prejuízos sociais (atrasos, estresse, poluição sonora e maior consumo de combustível);

As vias arteriais têm capacidade comprometida pela falta de adequação dos estacionamentos;

Falta de conexões viárias eficientes entre o Centro e o bairro Alagoinha, áreas estratégicas para a mobilidade urbana e para o desenvolvimento turístico do município;

Circulação excessiva de veículos pesados nos núcleos urbanos e nas principais vias do município;

O Terminal rodoviário na Rua Barão de Barcelos gera grande movimentação de ônibus de longo curso, reduzindo o nível de serviço no centro e prejudicando a pontualidade e a mobilidade geral.

Documento em edição

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de São João da Barra e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BARRA decreta:

TÍTULO I DISPOSIÇÕES E FUNDAMENTOS DA MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído, nos termos desta Lei e de seus anexos, o Plano de Mobilidade Urbana de São João da Barra (PlanMob), instrumento integrante da política municipal de desenvolvimento urbano e componente do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º O PlanMob constitui o instrumento de implementação local da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as diretrizes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e da Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

Art. 3º O PlanMob deverá manter compatibilidade e integração com:

I - o Plano Diretor Municipal;

II - a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo;

III - os Planos Plurianuais, Leis de Diretrizes Orçamentárias e Leis Orçamentárias Anuais; e

IV - demais planos e programas setoriais ou intersetoriais, municipais, estaduais e federais correlatos.

Art. 4º O ano-base de referência para o diagnóstico e para a construção dos cenários prospectivos que fundamentam o PlanMob é 2025.

Art. 5º As ações e programas previstos neste Plano serão implementados conforme os seguintes horizontes temporais:

I - Imediato: até 1 (um) ano;

II - Curto prazo: até 5 (cinco) anos;

III - Médio prazo: até 10 (dez) anos.

Parágrafo único. Os prazos estabelecidos no *caput* serão contabilizados a partir da data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 6º O Sistema de Mobilidade Urbana de São João da Barra compreende o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e bens no território do Município, devendo considerar as vocações e peculiaridades locais, em especial:

I - a sazonalidade da demanda decorrente do aumento significativo de fluxos turísticos, sobretudo no verão;

II - o transporte de cargas associado às atividades do Complexo Portuário, Industrial e Logístico do Porto do Açu.

III - as dinâmicas de expansão urbana e de deslocamento intermunicipal, considerando a integração regional com Campos dos Goytacazes e demais municípios da Baixada Campista.

§ 1º São modos de transporte urbanos:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas, incluindo o transporte relacionado às operações portuárias e aos fluxos logísticos;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público; e

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, incluindo ciclovias, ciclofaixas, servidões, trilhas e acessos estratégicos às áreas industriais;

II - estacionamentos, incluindo paraciclos, bicicletários e áreas de apoio ao transporte de cargas;

III - pontos e abrigos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

IV - sinalização viária e de trânsito, incluindo dispositivos específicos para circulação de veículos pesados e rotas de segurança industrial;

V - equipamentos e instalações de apoio operacional aos serviços de transporte urbano e logístico;

VI - instrumentos de gestão, controle e fiscalização da mobilidade urbana e dos fluxos logísticos associados ao Porto do Açu.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 7º São princípios do PlanMob:

I - acessibilidade universal, entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade, com vistas a promover a inclusão social na circulação urbana;

II - desenvolvimento sustentável do Município de São João da Barra nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência 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 de pedestres e veículos;

VII - justa distribuição de benefícios e ônus decorrentes do uso das diferentes modalidades de serviços de transporte;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros; e

IX - proteção do patrimônio histórico do Município, de modo a preservá-lo de qualquer modificação por ocasião da realização de intervenções necessárias, inevitáveis e indispensáveis à requalificação das vias urbanas.

Art. 8º São objetivos gerais do PlanMob:

I - ajustar a mobilidade ao ordenamento do solo urbano;

II - promover a sustentabilidade na mobilidade urbana do Município;

III - priorizar a circulação de pedestres e de veículos não motorizados sobre os demais meios de transportes;

IV - priorizar a circulação de veículos coletivos como estratégia de melhoria da mobilidade urbana;

V - disciplinar os serviços de transporte urbano, buscando o equilíbrio entre demanda e oferta;

VI - reduzir a necessidade de deslocamento dos agentes públicos por meio de viagens;

VII - garantir condições seguras de deslocamento de pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;

VIII - assegurar a adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas à legislação urbanística e às normas técnicas de acessibilidade vigentes, de modo a proporcionar conforto e segurança aos pedestres;

IX - garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias, por meio da capacitação do sistema viário quanto à infraestrutura e à sinalização;

X - proibir qualquer tipo de interferência no espaço público, nas vias e nos logradouros que cause prejuízo ou transtorno às pessoas no exercício de suas atividades diárias de trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades relacionadas com os usos institucionais e coletivos; e

XI - modernizar os instrumentos de fiscalização, como sistemas de videomonitoramento, radares e sistemas automáticos de identificação de veículos, para auxiliar os agentes de trânsito a monitorar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente em relação à observância da sinalização e do limite de velocidade.

Art. 9º São diretrizes gerais do PlanMob:

I - garantia de condições efetivas de acesso da população aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

II - integração das diretrizes do PlanMob com a política de desenvolvimento urbano e com as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito 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 coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;

VI - criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado;

VII - aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos em meio eletrônico, de forma a diminuir o deslocamento excessivo de agentes públicos;

VIII - criação de instâncias de participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana; e

IX - estimular a participação da sociedade civil organizada nos assuntos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana.

X - priorizar a adoção de estratégias e intervenções que reduzam os impactos do tráfego motorizado associado ao Complexo Portuário do Açú.

TÍTULO II

DAS BASES DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DA ACESSIBILIDADE E DA MOBILIDADE DE PEDESTRES

Art. 10. No âmbito da acessibilidade e da mobilidade de pedestres, constitui objetivo específico do PlanMob o incentivo à criação de uma política de estímulo à circulação não motorizada, por meio da melhoria das condições de deslocamento de pedestres e de veículos não motorizados, de modo a permitir a utilização das vias e dos espaços públicos com autonomia e segurança.

Parágrafo único. As necessidades de circulação de pedestres deverão ser atendidas independentemente de suas condições de mobilidade, conforme o disposto na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Art. 11. São diretrizes específicas do PlanMob para assegurar plenas condições de acessibilidade e mobilidade de pedestres:

I - minimização de conflitos entre o trânsito de veículos motorizados e de pedestres;

II - garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência, inclusive no transporte público;

III - adequação gradual das calçadas e das faixas elevadas para travessia de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, com vistas a garantir a autonomia dos cidadãos, conforme o disposto na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade vigentes;

IV - adaptação gradativa dos espaços de uso público municipal e garantia de que novos equipamentos públicos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade e às diretrizes estabelecidas nesta Lei;

V - desenvolvimento de ações destinadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação de pedestres e riscos à sua integridade física;

VI - desenvolvimento de ações de conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade e quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e na manutenção das calçadas;

VII - desenvolvimento, pela Administração Municipal, de política pública destinada à requalificação das calçadas, com vistas à adequação dessas infraestruturas em toda a malha urbana do Município.

CAPÍTULO DAS ROTAS ACESSÍVEIS

II

Art. 12. A Prefeitura Municipal adotará as medidas necessárias à elaboração de estudos técnicos para a implantação de rotas acessíveis e para a implementação de política pública destinada à requalificação das calçadas existentes.

Parágrafo único. Os estudos técnicos para a implantação de rotas acessíveis a que se refere o *caput* abrange todas as vias urbanas do Município e conterão especificações sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo Poder Público, observado o disposto no art. 41, § 3º, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 13. Toda rota acessível implantada na área urbana do Município obedecerá às normas técnicas de acessibilidade.

Art. 14. São diretrizes específicas para a implantação de rotas acessíveis:

I - construção gradual de rotas acessíveis;

II - garantia de acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas acessíveis e vias urbanas existentes, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;

III - desenvolvimento, em curto prazo, de estudos técnico-econômicos para análise da viabilidade de implantação ou reforma de calçadas pelo Poder Público; e

IV - dotação de requisitos de acessibilidade, em curto prazo, no entorno dos polos de atração, 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 e telégrafos, bancos e delegacias, conforme o disposto nesta Lei e nas normas técnicas pertinentes.

Art. 15. No âmbito da implantação de rotas acessíveis, compete à Administração Municipal:

I - promover políticas públicas para a construção e a requalificação de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espaços urbanos de uso público nas rotas acessíveis;

II - atender ao disposto na Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015;

III - articular os recursos necessários, junto à União e ao Estado do Rio de Janeiro, para a implantação de rotas acessíveis dentro da área urbana do Município; e

IV - alinhar o planejamento urbano e os demais atos normativos pertinentes à matéria com o disposto nesta Lei.

CAPÍTULO III

DA CONSTRUÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DAS CALÇADAS

Art. 16. Para organização do passeio público, as calçadas serão compostas pelas seguintes faixas:

I – faixa de serviço;

II – faixa livre; e

III – faixa de acesso.

Art. 17. A faixa de serviço destina-se à implantação de arborização, postes de iluminação, sinalização, mobiliário urbano e equipamentos afins, bem como à execução de rampas e rebaixamentos necessários à acessibilidade.

Parágrafo único. As faixas de serviço atenderá aos seguintes requisitos:

I – terá largura variável, podendo ser pavimentada ou não, conforme as características da via; e

II – não poderá receber vegetação ou elementos que prejudiquem a visibilidade, a circulação do pedestre ou interfiram na faixa livre.

Art. 18. A faixa livre destina-se exclusivamente à circulação de pedestres.

Parágrafo único. A faixa livre atenderá aos seguintes requisitos:

I – Deverá ser pavimentada;

II - permanecer livre de desníveis e de quaisquer obstáculos, permanentes ou temporários, inclusive vegetação;

III - possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante, em qualquer condição;

IV - ter largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros); e

V - assegurar continuidade ao longo do passeio, com manutenção adequada e sem emendas, reparos mal executados ou fissuras que comprometam a circulação.

Art. 19. A faixa de acesso corresponde à área fronteira ao imóvel, destinada a usos compatíveis com a fruição da propriedade, admitindo-se vegetação, toldos, propaganda e mobiliário móvel, desde que não impeçam o acesso ao imóvel nem comprometam a faixa livre.

Parágrafo único. A faixa de acesso terá largura variável e poderá ser pavimentada ou não, conforme a via.

Art. 20. O proprietário do imóvel lindeiro à via pública é responsável pela construção, reconstrução e conservação da calçada correspondente à testada do lote, observadas esta Lei, as normas técnicas de acessibilidade e as demais normas municipais vigentes.

§ 1º O disposto no caput aplica-se também aos lotes vagos não edificadas.

§ 2º O prazo para início das obras pelo proprietário contará da notificação oficial, que indicará o padrão exigido e fixará prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§ 3º Esgotado o prazo sem execução, o Município poderá realizar diretamente as obras, por intermédio do órgão competente.

Art. 21. Havendo impossibilidade técnica devidamente fundamentada, o órgão competente poderá aprovar solução alternativa que assegure acessibilidade, segurança e continuidade do passeio.

Art. 22. A emissão de habite-se total ficará condicionada à execução integral da calçada.

Art. 23. As concessionárias de serviços públicos e demais intervenientes que realizarem obras no passeio ficam obrigadas a recompor integralmente a calçada ao padrão vigente, sob pena de execução pelo Município e ressarcimento nos termos desta Lei.

Art. 24. Compete ao Município:

I – implementar política pública de construção e requalificação de calçadas em todo o perímetro urbano, visando à acessibilidade universal;

II – fiscalizar a execução das calçadas em conformidade esta Lei e as normas técnicas de acessibilidade e nas demais normas municipais vigentes; e

III – construir, reconstruir e conservar calçadas em áreas de interesse público e em assentamentos ocupados por população de baixa renda.

Parágrafo único. Nas interseções e travessias, compete ao Município executar e padronizar rebaixamentos, rampas de esquina, faixas elevadas e demais elementos de travessia, sem prejuízo da responsabilidade do proprietário pelo trecho linear da testada.

Art. 25. A seleção de vias para requalificação de calçadas, no planejamento de rotas acessíveis, observará a hierarquização funcional, na seguinte ordem:

I – vias arteriais primárias e secundárias;

II – vias coletoras; e

III – vias locais.

Art. 26. Na construção de novas calçadas e na requalificação das existentes, deverão ser observadas as diretrizes estabelecidas no Anexo IV e V, atendendo, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I – adoção de pavimentação firme, estável, antiderrapante e de fácil manutenção, admitidas soluções regulamentares preferenciais, sem prejuízo de outras alternativas tecnicamente compatíveis;

II – a distribuição em faixas prevista nesta Lei;

III – preservação de faixa livre mínima de 1,20 m, admitindo-se 0,80 m apenas em situações de impossibilidade técnica devidamente justificada, assegurada a continuidade do percurso;

IV – execução de rampas de acesso a garagens e edificações preferencialmente no interior do lote, e, quando sobre o passeio, com inclinação e dimensões que não comprometam a faixa livre; e

V – implantação de piso tátil direcional e de alerta nos locais, com priorização de áreas de maior circulação e possibilidade de execução escalonada conforme cronograma municipal.

VI - É vedado o rebaixamento de meio-fio em curvas de concordância de esquina.

Art. 27. Os novos empreendimentos imobiliários, deverão assegurar a execução da pavimentação das vias e das calçadas no padrão desta Lei, como condição para aprovação.

Art. 28. É obrigatória a instalação de piso tátil em calçadas, passeios públicos, terminais de transporte, acessos a edificações de uso coletivo, equipamentos públicos e demais áreas de circulação de pedestres.

§ 1º O piso tátil compreende:

I – direcional, para indicação de percurso; e

II – de alerta, para sinalização de mudança de direção, obstáculo, travessia ou risco.

§ 2º A fiscalização quanto à existência, qualidade e correta instalação do piso tátil será realizada pelo Município, podendo integrar vistorias de habite-se e licenciamento de obras.

CAPÍTULO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

IV

Art. 29. No âmbito do tratamento de espaços públicos, são objetivos específicos do PlanMob:

I - garantir o acesso de pessoas com deficiência aos espaços públicos, em conformidade com o disposto na legislação e nas normas técnicas vigentes; e

II - garantir segurança aos usuários dos espaços públicos.

Art. 30. Constitui diretriz específica do PlanMob para o tratamento dos espaços públicos a manutenção destes como áreas de convivência social com boas condições de acessibilidade.

Art. 31. Para os espaços públicos, em curto prazo, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - desenvolver e implementar projetos de sinalizações horizontais e verticais, próximas aos pontos/abrigo de ônibus localizados em espaços públicos de convivência social; e

II - desenvolver e implementar projetos de adequação dos espaços públicos de convivência social quanto às condições de acessibilidade.

CAPÍTULO DO SISTEMA VIÁRIO

V

Seção Dos Polos Geradores de Viagens

I

Art. 32. Consideram-se Polos Geradores de Viagens os empreendimentos, atividades ou equipamentos urbanos capazes de produzir, atrair ou modificar significativamente os fluxos de deslocamentos no sistema viário, independentemente do modo de transporte utilizado.

Art. 33. A implantação, ampliação ou mudança de uso desses polos dependerá de estudo específico que avalie seus impactos na mobilidade urbana, compatibilizando o funcionamento do empreendimento com a capacidade da infraestrutura existente.

Art. 34. Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Viagens deverão promover adequações físico-espaciais e operacionais que favoreçam:

- I – circulação segura de pedestres e ciclistas;
- II – implantação de bicicletários e paraciclos;
- III – conexão eficiente a pontos de transporte coletivo;
- IV – redução de conflitos entre veículos e modos não motorizados;
- V – mitigação de impactos ambientais decorrentes da intensificação dos fluxos.

Art. 35. O município poderá classificar os Polos Geradores de Viagens em categorias, considerando porte, intensidade das viagens, área de influência, horário de funcionamento e risco de saturação do sistema viário.

Art. 36. Para fins de classificação preliminar, enquadram-se como Polos Geradores de Viagens, entre outros:

- I – shopping centers, hipermercados e centros comerciais de grande porte;
- II – campi universitários, escolas e centros educacionais;
- III – hospitais, clínicas e equipamentos de saúde de alta complexidade;
- IV – estádios, arenas e centros esportivos e culturais;
- V – terminais de transporte, garagens e centros logísticos;
- VI – empreendimentos industriais e de grande concentração de empregos.

Art. 37. O poder público regulamentará critérios, metodologias e limites para classificação, análise e aprovação de Pólos Geradores de Viagens, observando diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, normas técnicas e boas práticas.

Seção

Da Hierarquização Funcional

II

Art. 38. São objetivos específicos da hierarquização funcional do sistema viário urbano:

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

II - garantir condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao longo de todas as vias, mediante construção de calçadas com largura e características geométricas compatíveis com a hierarquia funcional viária; e

III - garantir condições de mobilidade aos ciclistas, sobretudo ao longo das vias estruturais.

Art. 39. São diretrizes relativas à hierarquização funcional do sistema viário urbano:

I - adequação da seção transversal das novas vias propostas aos padrões estabelecidos pela legislação e pelas normas técnicas vigentes, com largura suficiente para a implantação de calçadas acessíveis e de infraestruturas cicloviárias e para o tráfego de veículos automotores, em consonância com a hierarquia funcional viária, prioritariamente nas vias arteriais e coletoras, a fim de atender à maior parcela da população;

II - adequação da largura das faixas de tráfego das vias existentes no sistema viário urbano, em consonância com a hierarquia funcional viária, quando possível; e

III - ampliação da largura das calçadas nas vias existentes no sistema viário urbano, em consonância com a hierarquia funcional viária, quando possível.

Art. 40. Para a hierarquização funcional do sistema viário urbano, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - adotar faixas de tráfego com larguras mínimas nas vias urbanas, hierarquizadas em arteriais primárias e secundárias, coletoras e locais, conforme o disposto na legislação e nas normas técnicas vigentes;

II - adotar os padrões estabelecidos na legislação e nas normas técnicas vigentes, por ocasião da construção de novas vias e de loteamentos nos perímetros urbanos do Município; e

III - exigir, do agente empreendedor do loteamento, que o projeto a ser submetido ao órgão municipal competente para aprovar e licenciar contenha a definição da hierarquia funcional viária e o projeto de infraestrutura, com vistas à redução da velocidade em vias locais.

Art. 41. O sistema viário urbano do Município classifica-se, em razão da hierarquia funcional, em sistema de vias:

I - arteriais primárias;

II - arteriais secundárias;

III - coletoras; e

IV - locais.

§ 1º A classificação hierárquica estabelecida no *caput* decorre da função que cada via exerce no sistema viário da área urbana da sede e dos distritos, mesmo que não possuam características geométricas compatíveis com a função que desempenham.

§ 2º As vias do Município classificam-se conforme disposto no Anexo II e Anexo III desta Lei.

Art. 42. As vias arteriais primárias são responsáveis pelo direcionamento do tráfego para as viagens intermunicipais.

Art. 43. As vias arteriais secundárias ligam-se ao sistema arterial principal e são responsáveis pela ligação entre os bairros e entre estes e o Centro da cidade.

Art. 44. A entrada de veículos nas vias arteriais deve ser feita de maneira a não comprometer a mobilidade.

Art. 45. As vias coletoras ligam-se às vias arteriais e cumprem a função de coletar o tráfego local para as vias arteriais e destas para as vias locais.

Art. 46. As vias locais ligam-se às vias coletoras e destinam-se a promover o acesso imediato às unidades de habitação.

Parágrafo único. Consideram-se locais todas as vias do Município não classificadas expressamente por esta Lei.

Seção

III

Das Vias Urbanas

Art. 47. No âmbito do tratamento do sistema viário urbano da sede e dos distritos, são objetivos específicos do PlanMob:

I - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de trânsito para pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

II - promover a descentralização e a multimodalidade do sistema viário, reduzindo a centralidade dos núcleos urbanos.

II - reduzir o papel da área central da sede como principal articuladora do sistema viário urbano; e

III - dotar o Município de um sistema viário integrado entre áreas urbanas, rurais e rodovias intermunicipais.

Art. 48. São diretrizes específicas do PlanMob para o tratamento das vias urbanas:

I - planejamento da execução e da manutenção do sistema viário em consonância com critérios de segurança e conforto da população, com vistas à mobilidade sustentável;

II - promoção da continuidade do sistema viário, por meio de diretrizes de arruamento, a ser implantado e integrado ao sistema viário existente, especialmente nas áreas de expansão urbana;

III - promoção de tratamento urbanístico adequado das vias e dos corredores da rede de transportes, de modo a propiciar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, cultural, ambiental, paisagístico e arquitetônico;

IV - adequação das condições de circulação de veículos motorizados, com vistas a facilitar a circulação de pedestres, de modo a incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, por meio da adoção de medidas seguras de compartilhamento de uso das vias urbanas;

V - melhoria da qualidade da mobilidade urbana, em consonância com a engenharia de tráfego, realização de campanhas educativas e fiscalização da operação e segurança viária; e

VI - modernização da rede semafórica, acompanhada de sinalização horizontal e vertical da malha viária.

Art. 49. Para o tratamento do sistema viário do Município, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - identificar as vias urbanas com placas padronizadas;

II - identificar as vias rurais com placas padronizadas; e

III - denominar as vias rurais de acordo com os critérios de nomenclatura estabelecidos no art. 60 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

IV - implementar as propostas estruturantes conforme o disposto no no Anexo I desta Lei;

V - transferir para o Município a jurisdição de trechos viários de rodovias estaduais e federais que cumprem a função de vias urbanas; e

Seção

IV

Do Controle de Tráfego nas Interseções

Art. 50. No âmbito do controle de tráfego nas interseções do sistema viário urbano, são objetivos específicos do PlanMob:

I - garantir a segurança e minimizar os conflitos entre movimentos veiculares e de pedestres nas interseções; e

II - garantir a segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência nas interseções.

Art. 51. São diretrizes específicas do PlanMob para o controle de tráfego nas interseções do sistema viário urbano:

I - promoção de sinalização horizontal, vertical e, quando houver demanda, semafórica, de modo a garantir a segurança e a mobilidade de veículos motorizados e não motorizados e de pedestres; e

II - realização de intervenções físicas nas calçadas próximas às interseções, com vistas a atender às exigências estabelecidas na legislação e nas normas técnicas vigentes quanto à acessibilidade de pessoas com deficiência.

Art. 52. Para o controle de tráfego nas interseções, em curto prazo, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - implantar sinalização de trânsito adequada, horizontal e vertical, de regulamentação, indicação e advertência; em trechos e interseções do sistema viário da cidade, proporcionando segurança e operacionalidade viária;

II - implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas interseções entre vias arteriais, com vistas à segurança e à operacionalidade viária;

III - reavaliar os dimensionamentos dos tempos de ciclos semafóricos, de modo a manter a corrente de fluxo interrompida dentro da capacidade do trecho viário e otimizar os fluxos de veículos motorizados e não motorizados e de pedestres;

IV - sincronizar os semáforos presentes nas vias arteriais, de modo a possibilitar maior fluidez das correntes de tráfego;

V - manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes; e

VI - implantar faixas elevadas para travessia de pedestres em trechos do sistema viário urbano, em conformidade com o disposto na legislação e nas normas técnicas vigentes, com vistas à segurança e à acessibilidade de pessoas com deficiência.

Parágrafo único. A implantação das sinalizações de que tratam os incisos I e II do caput deverá ser iniciada pelas interseções que gerem maiores conflitos de movimentos veiculares.

CAPÍTULO DOS ESTACIONAMENTOS

VI

Art. 53. No âmbito do tratamento de estacionamentos, são objetivos específicos do PlanMob:

I - adotar medidas reguladoras para a construção e a operação de estacionamentos em lotes públicos e privados;

II - promover medidas de restrição aos estacionamentos em vias públicas, principalmente aquelas classificadas hierarquicamente como de função arterial;

III - realizar estudos de viabilidade para estacionamentos coletivos, de modo a favorecer a integração intermodal; e

IV - regulamentar, por meio de Lei, a criação e o funcionamento de estacionamentos rotativos.

Art. 54. São diretrizes específicas do PlanMob para o tratamento de estacionamentos:

I - incentivo à criação de estacionamentos privados nos perímetros urbanos do município.

II - incentivo à criação de estacionamentos privados na área central da cidade;

III - definição de intervalo de tempo para utilização de vagas de estacionamento público rotativo, a ser regulamentado por Lei;

IV - ampliação da parceria com a Polícia Militar, a fim de coibir o uso indevido de vagas de estacionamentos públicos, principalmente as vagas destinadas a idosos e pessoas com deficiência; e

V - manutenção de inventário atualizado das vagas de estacionamento disponíveis nas áreas de interesse urbano e na zona central, incluídas as ofertas em vias e espaços públicos e em estacionamentos privados.

Art. 55. Para o tratamento de estacionamentos, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - avaliação, pelo órgão municipal responsável pelo trânsito, da pertinência da manutenção de vagas de estacionamento nas vias públicas dos perímetros urbanos, por ocasião da criação de novas vagas em estacionamentos privados;

II - notificação de veículos estacionados em vaga de estacionamento em vias públicas, com permanência de tempo superior ao intervalo estabelecido pelo Município para ocupação da vaga;

III - observância dos seguintes percentuais:

a) reserva de 5% (cinco por cento) das vagas aos idosos, conforme estabelecido no art. 41 da Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003; e

b) reserva de 2% (dois por cento) das vagas para pessoas com deficiência, conforme estabelecido no art. 47, § 1º, da Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

IV - reserva de vagas, devidamente sinalizadas de acordo com as normas técnicas de acessibilidade, em todas as áreas de estacionamento, de uso público ou privado, em vias públicas, às pessoas com deficiência e às pessoas idosas, garantindo, no mínimo, uma vaga para cada categoria, caso não seja possível a reserva de vagas na forma prevista no inciso III.

§ 1º Na impossibilidade de reserva de vagas na forma prevista nos incisos III e IV, deverá ser garantida, em todas as áreas de estacionamento, de uso público ou privado, localizadas em vias públicas, a reserva de, no mínimo, uma vaga acessível, situada próxima aos locais de circulação de pedestres, devidamente sinalizada, destinada a veículos utilizados por pessoas com deficiência ou pessoas idosas;

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas para pessoas com deficiência ou idosas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial emitida pelo órgão municipal competente, que disciplinará suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de estacionamento destinadas a pessoas com deficiência ou idosas submeterá os infratores às sanções previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 56. Poderá haver supressão de vagas de estacionamento nas vias públicas para atender às intervenções urbanísticas previstas nesta Lei.

Parágrafo Único. Nas vias classificadas como arteriais e coletoras poderão ser implantadas baias destinadas à parada de ônibus, desde que não comprometam os parâmetros mínimos para calçadas e vias.

CAPÍTULO VII DOS TRANSPORTES

Seção Do Transporte Privado

I

Art. 57. No âmbito do transporte privado, são objetivos específicos do PlanMob:

I - racionalizar a utilização do transporte privado individual motorizado e desestimular o seu uso indevido, na medida em que outras possibilidades de deslocamentos mais sustentáveis, nos aspectos social, ambiental e econômico, sejam disponibilizadas;

II - implementar políticas que desestimulem o uso do transporte privado individual, ao mesmo tempo em que sejam priorizados o transporte coletivo e os modos não motorizados; e

III - incluir a gestão de estacionamentos em via pública na pauta do planejamento urbano municipal.

Art. 58. São diretrizes específicas do PlanMob para o transporte privado:

I - promoção de boas alternativas de deslocamentos que estimulem usuários do transporte privado a optarem por outros modos de transporte;

II - incentivo ao uso do serviço de transporte público coletivo na área urbana do Município, mediante melhoria da qualidade do serviço prestado pela concessionária;

III - criação de restrições de circulação e estacionamento, potencializando e incentivando os meios de transportes sustentáveis;

IV - qualificação dos serviços público e privado de transporte individual de passageiros; e

V - promoção de ações educativas para a mobilidade urbana sustentável.

Art. 59. Para o transporte privado, deverão ser atendidas as seguintes exigências:

I - promover a implementação de medidas que priorizem os modos não motorizados, criando nova dinâmica de funcionamento, com maior segurança, fluidez e adequação ao crescimento e ao desenvolvimento da cidade;

II - ordenar, regulamentar e fiscalizar a movimentação de entrada e saída das escolas da cidade; e

III - exigir número mínimo de vagas, conforme Anexo III da Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo.

Seção II

Do transporte ciclovitário

Art. 60. Sobre a circulação de ciclistas, são objetivos específicos do PlanMob:

I – criar condições adequadas para o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano, mediante implantação, ampliação e qualificação de infraestruturas ciclovitárias;

II – estimular os modos de transporte ativo, incluindo deslocamentos a pé, por bicicleta e por outros veículos não motorizados;

III – aumentar a visibilidade, a atratividade e a aceitação social da bicicleta como meio de deslocamento eficiente, saudável e ambientalmente sustentável;

IV – orientar a população quanto ao uso seguro e responsável do transporte não motorizado, promovendo a convivência harmoniosa entre os diferentes modos de circulação;

V – viabilizar a implantação de infraestrutura ciclovitária segregada, sempre que possível, garantindo proteção física, continuidade e hierarquia adequada às vias;

VI – assegurar condições técnicas, operacionais e de manutenção satisfatórias para o uso seguro e confortável da bicicleta;

VII – promover o aumento do uso da bicicleta na zona central, na orla e em demais áreas estratégicas do Município, ampliando sua integração com atividades urbanas e equipamentos públicos;

VIII – reduzir o número de acidentes envolvendo ciclistas, por meio de projetos de segurança viária, fiscalização e ações educativas;

IX – incentivar o uso da bicicleta como alternativa de mobilidade sustentável em deslocamentos curtos, turísticos e de lazer;

X – fomentar o uso de bicicletas elétricas e sistemas de bicicletas compartilhadas, garantindo sua distribuição equitativa pelo território urbano.

Art. 61. São diretrizes específicas do PlanMob para a circulação de ciclistas:

I – estruturar uma rede cicloviária integrada e complementar ao sistema de transporte coletivo, priorizando conexões com terminais, pontos de parada, estações de veículos compartilhados e áreas de alta demanda;

II – garantir deslocamento seguro, confortável e contínuo de ciclistas em todas as vias, mediante sinalização, dispositivos de acalmamento de tráfego e tratamento adequado de cruzamentos;

III – readequar vias existentes para atender à circulação de ciclistas, incluindo ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, zonas de velocidade reduzida e áreas de convivência;

IV – prover uma rede cicloviária com conectividade contínua entre áreas residenciais, áreas centrais, a orla, polos geradores de viagens, equipamentos públicos e áreas turísticas;

V – implantar bicicletários, paraciclos, pontos de apoio e infraestrutura complementar em locais estratégicos, garantindo acessibilidade universal;

VI – integrar o transporte cicloviário às rotas de turismo ecológico, cultural e costeiro, potencializando a bicicleta como instrumento de valorização da paisagem e da mobilidade sustentável;

VII – assegurar a manutenção periódica das infraestruturas cicloviárias, incluindo pavimentação, pintura, limpeza, iluminação e sinalização;

VIII – adotar tecnologias, sistemas de informação e mapeamentos digitais para orientar ciclistas, melhorar a segurança e promover o uso da bicicleta;

IX – incentivar a adoção de planos de mobilidade corporativa que incluam o uso da bicicleta em empresas, escolas e instituições públicas;

X – promover campanhas educativas permanentes voltadas à segurança, convivência modal e respeito mútuo no trânsito.

Seção

III

Do Transporte de Cargas

Art. 62. No âmbito do transporte de cargas, são objetivos específicos do PlanMob:

I - reduzir o impacto do transporte de carga sobre o meio ambiente na área urbana e nas áreas adjacentes;

II - disciplinar e estabelecer as condições específicas para a circulação de veículos de carga e para a distribuição, carga e descarga de mercadorias nas vias públicas, considerando os fluxos de alta intensidade provenientes dos principais polos geradores de viagem do município;

III - implementar políticas de circulação do transporte de cargas e de áreas de carga e descarga, com atenção especial às demandas logísticas das áreas industriais e portuárias.

Art. 63. São diretrizes específicas do PlanMob para o transporte de cargas:

I - racionalização do transporte de cargas e compatibilização com as características do trânsito e da capacidade das vias urbanas, integrando as necessidades operacionais do Porto do Açu e das atividades industriais do município;

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

III - estabelecimento de normas e regulamentos específicos para a entrega de cargas, considerando a operação de terminais logísticos, áreas portuárias e polos industriais;

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

V - restrição do excesso de carga por eixo nos veículos que atravessam o município, com o objetivo de aumentar a vida útil dos pavimentos, a segurança e a redução do congestionamento nos horários de pico.

Art. 64. Caberá ao órgão municipal responsável pela gestão do trânsito fiscalizar o cumprimento dos horários e locais regulamentados para carga e descarga.

§ 1º A Administração Municipal disponibilizará, no órgão responsável pela gestão do trânsito, equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito e dos horários e locais de carga e descarga na cidade.

§ 2º O desrespeito à regulamentação dos horários e locais de carga e descarga implicará a aplicação da penalidade de multa de infração de trânsito ao proprietário do estabelecimento comercial e ao responsável pela entrega ou retirada de carga.

§ 3º A carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exceder os limites regulamentados para o transporte rodoviário de carga.

Seção **Do Serviço de Táxi**

IV

Art. 65. São objetivos para o serviço público de transporte individual por táxi:

- I - garantir a oferta, a qualidade e a universalidade da prestação do serviço;
- II - garantir a segurança dos usuários do serviço.

Art. 66. São diretrizes para o serviço público de transporte individual por táxi:

- I - facilitação da comunicação entre usuários e prestadores do serviço;
- II - ampliação da qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;
- III - garantia de condições de serventia da frota de veículos, em relação ao conforto e segurança do usuário;
- IV - garantia de percentual mínimo de táxis da categoria acessível;
- V - dimensionamento das localizações dos pontos de táxi no sistema viário urbano, em função da necessidade dos usuários e da mobilidade urbana;
- VI - garantia de condições de conforto e segurança nos pontos de táxi.

Art. 67. Para o serviço público de transporte individual por táxi, deve-se atender às seguintes exigências:

- I - promover, continuamente, treinamentos e cursos aos taxistas sobre direção defensiva, primeiros socorros e atendimento às pessoas com deficiência;

- II - estabelecer idade máxima para os veículos utilizados na prestação do serviço;
 - III - garantir, no mínimo, um táxi da categoria acessível na frota;
 - IV - criar incentivos fiscais para os taxistas da categoria acessível;
 - V - criar pontos de táxi nos locais de grande fluxo de pessoas e próximos aos equipamentos públicos;
 - VI - definir o número de permissões de táxi no município com base em critérios técnicos.
- Art. 68. Lei ordinária específica disciplina o funcionamento e exploração dos serviços de táxis no município.

Seção

V

Do serviço de mototaxista, motofretista, motoboy e serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta

Art. 69. Para o exercício das atividades de mototaxista, de motofretista, de motoboy e de serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta de que trata a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, é necessário:

- I - ter completado vinte e um anos de idade;
- II - possuir habilitação na categoria por, no mínimo, dois anos;
- III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran; e
- IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos, ainda, os seguintes documentos:

- I - carteira de identidade;
- II - título de eleitor;
- III - comprovante de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF;

IV - atestado de residência;

V - certidões negativas das varas criminais; e

VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 70. São atividades específicas dos profissionais mototaxistas, motofretistas, motoboys e de serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta:

I - transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo; e

II - transporte de passageiros.

Art. 71. Lei específica disciplinará o funcionamento e a exploração dos serviços de mototaxista, motofretista, motoboy e serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta no Município.

Seção VI

Do Sistema de Transporte Coletivo

Subseção **Disposições gerais**

I

Art. 72. O Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município compreende o conjunto composto pelos diversos serviços públicos de transporte coletivo, urbano e rural, equipamentos e pessoas necessários à operação, à gestão e à fiscalização dos serviços dentro do município de São João da Barra, a ser prestado diretamente ou por meio de concessão ou permissão.

Art. 73. O Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros do Município caracteriza-se como serviço essencial, permanentemente à disposição do usuário, sob o monopólio do ente federativo municipal, na forma do disposto no art. 30, *caput*, inciso V, da Constituição Federal.

Art. 74. O Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros do Município será prestado de forma contínua por concessionário, observando o regramento legal que disciplina a matéria, os princípios estabelecidos nesta Lei e as obrigações contratuais pactuadas com o concedente.

§ 1º O Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros será regido pelos princípios da legalidade, da universalidade, da acessibilidade, da continuidade, da regularidade, da eficiência, da segurança, da atualidade, da generalidade, da cortesia, da sustentabilidade, da modicidade das tarifas e do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Lei ordinária específica disciplina o funcionamento e a organização dos serviços de transporte público coletivo do Município de São João da Barra.

Parágrafo terceiro. Lei ordinária específica disciplina a atividade de fretamento no âmbito do Município.

Art. 75. Na operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município, consideram-se:

I - poder concedente: o Município de São João da Barra-RJ, ente cuja competência engloba a concessão do serviço de transporte coletivo, conforme o disposto no art. 2º, *caput*, inciso I, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - concessão: é a delegação da prestação de serviço público, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado, conforme o disposto no art. 2º, *caput*, inciso II, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

III - concessionário dos serviços: pessoa jurídica ou consórcio de empresas ao qual o Município delega a prestação do serviço, escolhido por meio de licitação, que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado, conforme o disposto no art. 2º, *caput*, inciso II, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e

IV - área da concessão: a totalidade da área urbana e da zona rural do Município.

Subseção **Dos objetivos e das metas**

II

Art. 76. No âmbito do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, são objetivos específicos do PlanMob:

I - promover a melhoria da circulação de pessoas e cargas;

II - garantir o acesso de todos dentro do espaço urbano;

III - garantir o acesso dos moradores das zonas rurais ao comércio, aos serviços de saúde e de educação, a bancos e a outros equipamentos de serviços e de utilidade pública; e

IV - melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade no espaço urbano.

Art. 77. As ações implementadas pelo poder concedente do serviço de transporte coletivo de passageiros terão as seguintes metas:

I - ampliar o alcance do transporte coletivo de passageiros, urbano e rural, do Município;

II - aumentar o uso do transporte coletivo em substituição aos meios de transporte individuais motorizados;

III - criar um modelo de sistema de transporte coletivo sustentável, inclusivo e acessível;

IV - melhorar os equipamentos de transporte coletivo disponíveis à sociedade;

V - oferecer um transporte coletivo de qualidade e economicamente viável para o usuário e para o Município; e

VI - reduzir a circulação de carros e motos na zona central da cidade.

Subseção

III

Das ações estratégicas

Art. 78. No âmbito do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, são ações estratégicas a serem implementadas ou fomentadas pelo Município:

I - garantir condições seguras e humanizadas de circulação viária;

II - prover meios de acessibilidade ao transporte coletivo de passageiros na área rural;

III - criar a estrutura necessária para a implementação, a gestão e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município;

IV - assegurar a permanência do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros ao longo do tempo, superando descontinuidades políticas;

V - manter estruturas de gestão executiva, de gestão técnica, de acompanhamento e de fiscalização;

VI - monitorar os serviços por meio de indicadores e de relatórios de acompanhamento;

VII - incentivar ações de acessibilidade universal;

VIII - implementar ações de controle e de desestímulo ao transporte individual motorizado; e

IX - coibir o transporte clandestino de passageiros nos limites do território do Município.

Subseção

IV

Das Regras Básicas de Operacionalização do Sistema

Art. 79. O Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município tem como pilar a prestação de serviços de forma contínua, rotineira, sustentável, acessível, integral, com foco no atendimento da população, em consonância com os princípios estabelecidos nesta Lei, nas normas e nos regulamentos editados pelo Poder concedente.

Art. 80. A prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, urbano e rural, do Município poderá ser explorada somente por concessionária devidamente cadastrada junto ao Poder concedente, que tenha participado de procedimento licitatório e ofertado a proposta mais vantajosa, na forma da lei, e que atenda às condições e aos requisitos estabelecidos no edital de licitação, ou a quem suceder o licitante vencedor, mediante autorização do concedente.

Art. 81. Os serviços serão organizados em linhas de ônibus, horários, itinerários e frota, de acordo com as especificidades do Município e da demanda pelos serviços.

Art. 82. É vedada a exploração de qualquer tipo de transporte coletivo de passageiros no Município por pessoa não autorizada, em linhas de ônibus não formalizadas ou em condições distintas das estabelecidas nesta Lei e nas normas regulamentadoras do serviço.

Parágrafo único. O Município deverá empenhar os recursos humanos e materiais necessários para coibir o transporte clandestino de passageiros, de modo a garantir exclusividade à concessionária na exploração dos serviços a ela delegados.

Art. 83. Durante a vigência do contrato de concessão, a concessionária obriga-se a:

I - manter, em seu objeto social, atividade que permita a operação de transporte coletivo de passageiros; e

II - manter a regularidade de todos os requisitos de habilitação estabelecidos no certame licitatório.

Art. 84. O prazo de concessão do transporte coletivo será de até vinte anos, admitida prorrogação por igual período, desde que cumulativamente:

I – comprovado o cumprimento integral das obrigações contratuais e legais;

II – realizada audiência pública com participação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – Comurb;

III – demonstrado o interesse público em estudos técnicos atualizados; e

IV – assegurada a revisão das condições econômicas das tarifas e subsídios.

Art. 85. Os serviços deverão estar à disposição do usuário de forma permanente, rotineira e contínua, mediante o pagamento da tarifa de utilização, ou gratuito ao usuário, conforme estabelecido pelo Poder Público por meio de ato oficial, na forma, preços, percursos, horários e condicionantes estabelecidos no edital de licitação.

Art. 86. A Concessionária poderá recusar transportar o passageiro que:

I - esteja visivelmente em estado de embriaguez ou sob efeito de drogas;

II - apresente comportamento que comprometa a segurança e a tranquilidade dos demais passageiros;

III - porte ou leve consigo objeto ou animal que comprometa a segurança e a tranquilidade dos demais passageiros;

IV - porte arma de fogo ou arma branca ou, ainda, qualquer objeto que possa oferecer risco à integridade física dos demais usuários; ou

V - recuse-se a pagar a tarifa pela utilização dos serviços, quando estiver obrigado a fazê-lo.

Art. 87. A remuneração dos serviços será feita única e exclusivamente pelo valor integral arrecadado pela concessionária com a cobrança de tarifa pela utilização dos serviços, exceto na hipótese prevista no art. 89.

Parágrafo único. É vedada qualquer cobrança não prevista nesta Lei, no edital de licitação ou nas normas e nos regulamentos editados pelo Poder concedente.

Art. 88. A concessionária poderá explorar publicidade no espaço interno e externo dos veículos, desde que observado o regulamento do Poder Executivo, com fixação de critérios de:

I – limite máximo da área destinada à publicidade;

II – proibição de que a publicidade comprometa segurança ou visibilidade;

III – reversão parcial da receita obtida ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 89. Constatada a insuficiência de demanda para cobrir os custos básicos de operação de qualquer linha regularmente estabelecida, o Poder concedente poderá, por meio de lei específica, estabelecer subsídios ou a gratuidade do serviço ao usuário.

§ 1º Qualquer aporte financeiro ou em bens e serviços mensuráveis deverá ater-se à parcela necessária para cobrir os custos básicos de operação.

§ 2º É vedado qualquer aporte por parte do Poder concedente que altere o equilíbrio econômico do contrato estabelecido no certame licitatório ou que configure vantagem indevida ao prestador do serviço.

Subseção

V

Da Frota de Veículos

Art. 90. Para a correta e adequada prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, os veículos componentes da frota operacional e da reserva técnica deverão ser especificados no projeto básico da licitação, levando em consideração:

I - a demanda pelos serviços;

II - o tipo de via;

III - os requisitos de acessibilidade previstos na legislação federal, estadual e municipal;

IV - os níveis de emissão de poluentes;

V - a segurança dos usuários e operadores;

VI - o conforto e a qualidade dos serviços; e

VII - outros aspectos necessários para garantir a prestação dos serviços conforme os princípios e os requisitos estabelecidos nesta Lei.

Art. 91. Veículos para atendimento às linhas de ônibus deverão:

I - observar as condições de acessibilidade estabelecidas na norma brasileira regulamentadora ABNT NBR 15570:2021, ou outra que a substitua; e

II - ser dotados de, no mínimo, duas portas e local demarcado para uso exclusivo por pessoas com deficiência, idosos, gestantes e demais grupos definidos em legislação específica.

§ 1º O embarque será realizado preferencialmente pela porta mais próxima à frente do veículo, exceto nos casos em que o usuário necessitar do uso do elevador, e o desembarque será

realizado pela porta traseira, exceto para os usuários dos locais demarcados para uso exclusivo na frente do veículo.

§ 2º Deverá haver catraca, localizada na parte frontal do veículo.

Art. 92. Serão aprovados para os serviços de transporte coletivo de passageiros somente veículos apropriados, que atendam às especificações, às normas e aos padrões técnicos estabelecidos pela legislação e pelo Poder concedente.

Art. 93. Todos os veículos integrantes da frota deverão ser relacionados no cadastro de frota, a ser confeccionado pela concessionária e encaminhado ao Poder concedente.

Art. 94. Os veículos componentes da frota possuirão idade máxima de quinze anos, contados do ano de fabricação do chassi.

§ 1º Para determinação da idade da frota, será considerada a data de fabricação constante no Certificado de Registro do Veículo – CRV, correspondente ao ano de fabricação do chassi.

§ 2º Não será considerado o ano da carroceria para definição da idade da frota.

§ 3º A informação da idade dos veículos deverá constar do cadastro de frota e a cópia do CRV deverá ser encaminhada ao Poder concedente.

Art. 95. Constatado o aumento ou a redução na demanda que justifique alteração na quantidade de veículos da frota operacional, o Poder concedente poderá solicitar o aumento ou a redução da frota, a fim de garantir a prestação adequada dos serviços, observado o princípio da razoabilidade e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 1º Na hipótese prevista no *caput*, a concessionária será notificada com antecedência mínima de noventa dias da data de início do novo quantitativo.

§ 2º A concessionária deverá manifestar-se no prazo de quinze dias úteis, contado da data de recebimento da notificação de que trata o § 1º.

Art. 96. Todos os veículos em operação no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, manutenção e segurança, em conformidade com as normas de trânsito vigentes.

Parágrafo único. Os serviços de manutenção preventiva e corretiva dos veículos deverão ser efetuados de acordo com as recomendações dos fabricantes.

Art. 97. A tarifa a ser paga pelos usuários do serviço de transporte coletivo urbano e rural será fixada pelo Poder Executivo municipal, em função das características técnicas do serviço e da necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, podendo ser diferenciada em função dos custos específicos para cada linha e tipo de equipamentos utilizados.

§ 1º O Poder Executivo Municipal poderá, a seu critério, cobrar ou não preço público, por passagem aos usuários do sistema de transporte.

Art. 98. O valor fixado para a tarifa de utilização do transporte coletivo de passageiros deverá ser suficiente para cobrir os custos fixos e variáveis da operação de cada linha ou conjunto de linhas, acrescida da remuneração do capital investido para a prestação dos serviços, dentro dos parâmetros estabelecidos pelo Poder concedente.

Art. 99. Na fixação da tarifa, o Poder Executivo municipal levará em conta os custos unitários da concessionária, apurados através da aplicação de índices e preços unitários, fundamentados em estudos técnicos elaborados pelo Município, de maneira a manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, tendo como base os parâmetros de custos operacionais estabelecidos nesta Lei e a proposta apresentada pela concessionária no certame licitatório.

Art. 100. Os custos de operação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município dividem-se em:

I - custos fixos: aqueles relacionados ao tempo, sofrendo pouca ou nenhuma influência da quantidade de deslocamentos ou viagens realizadas; e

II - custos variáveis: aqueles que se alteram com a quantidade de deslocamentos ou viagens realizadas.

Art. 101. Os custos fixos, considerados para o cálculo do custo mensal total de operação do sistema, contemplarão, no mínimo:

I - depreciação: a perda de valor dos veículos, das instalações e dos equipamentos, devido ao uso, ao desgaste natural ou à obsolescência tecnológica;

II - pessoal: os recursos empregados na folha de pagamento dos profissionais de operação, manutenção e administração e dos sócios do empreendimento, além dos gastos com recolhimento de tributos e pagamento de vantagens e benefícios estabelecidos em Convenção Coletiva de Trabalho;

III - remuneração do capital: o valor que o operador obterá se os recursos financeiros empregados na operação fossem aplicados à taxa do projeto ou a outra taxa de referência, acrescido do prêmio pelo risco assumido na operação; e

IV - tributos: os impostos e as taxas incidentes diretamente na receita operacional da empresa, sendo os mais comuns a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins, a contribuição para o Programa de Integração Social – PIS e o Imposto Sobre Serviços (ISS), entre outros, a depender do Município e do enquadramento fiscal da empresa.

Parágrafo único. Os parâmetros e os índices aceitáveis para cada item de custo fixo serão definidos no edital de licitação.

Art. 102. Os custos variáveis, considerados para o cálculo do custo mensal total de operação do Sistema, contemplarão, no mínimo:

I - combustível: consumo mensal necessário para a realização de todas as viagens programadas;

II - lubrificantes: custo mensal com o consumo de graxas, fluido de freios e óleos de motor, para caixa de marcha e diferencial, entre outros;

III - peças e acessórios: custo mensal com os itens mecânicos, elétricos ou eletrônicos substituídos nas manutenções preventivas ou trocados nas manutenções corretivas; e

IV - rodagem: custo mensal com pneus, novos e reformados, câmaras de ar, protetores, bicos e outros materiais de borracha colocados entre a câmara e o aro da roda.

Parágrafo único. Os parâmetros e os índices aceitáveis para cada item de custo variável serão definidos no edital de licitação.

Art. 103. As tarifas serão atualizadas anualmente, considerando as variações dos custos básicos de operação.

Parágrafo único. Compete ao Poder concedente realizar os estudos técnicos necessários para o estabelecimento das tarifas, ou a viabilidade da gratuidade do serviço de transporte coletivo urbano e rural.

Art. 104. A concessionária ou o Poder concedente poderão solicitar a revisão das tarifas em periodicidade diferente daquela estabelecida no art. 103, nas seguintes hipóteses:

I - alteração de rotas e itinerários que aumente ou diminua o deslocamento da linha em percentual igual ou superior a 20% (vinte por cento) do inicialmente estabelecido;

II - aumento ou redução da demanda em percentual igual ou superior a 20% (vinte por cento) da previsão estabelecida no edital de licitação;

III - aumento ou redução do custo do combustível em percentual igual ou superior a 20% (vinte por cento) do valor informado no certame licitatório, ou apurado anualmente nos estudos de revisão das tarifas;

IV - criação ou majoração de tributos por qualquer ente federativo; e

V - ocorrência de caso fortuito ou força maior que tenha impacto direto nos custos de operação, com percentual igual ou superior a 20% (vinte por cento) da previsão inicial, ou de outros fatores relevantes de notório conhecimento público que impactem significativamente ou comprometam a prestação dos serviços.

Art. 105. A concessionária poderá cobrar dos usuários, única e exclusivamente, a tarifa de utilização efetiva dos serviços, fixada pelo Poder Executivo municipal.

Art. 106. Só é permitido transportar de forma gratuita aqueles usuários que se enquadrem nas faixas de gratuidade contempladas em legislação federal, estadual ou municipal, sendo obrigatório aos demais o pagamento integral da tarifa, conforme estabelecido pelo Poder Executivo municipal.

Art. 107. É vedada a redução ou a dispensa de tarifa não contemplada em lei ou regulamento editado pelo Poder concedente ou pelos órgãos federais ou estaduais competentes.

§ 1º Qualquer dispensa ou redução de tarifa efetuada pelo Poder concedente deverá ser devidamente formalizada, com os embasamentos técnicos necessários, acompanhada de fonte de recursos para acobertar a redução ou a dispensa.

§ 2º Fica vedado o rateio das despesas de que trata o § 1º entre os demais usuários do sistema.

Art. 108. Como forma de pagamento da tarifa de utilização dos serviços, a concessionária deverá aceitar dinheiro em espécie, vale-transporte, bilhetes ou outros meios de pagamento instituídos pelo Poder concedente ou por entidades autorizadas por ele.

Subseção

VII

Da Fiscalização

Art. 109. A fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros prestados pela concessionária será exercida diretamente pelo Poder concedente, por meio de agentes de fiscalização designados para esse fim.

§ 1º A fiscalização consistirá no acompanhamento permanente da operação do serviço, com vistas ao cumprimento das disposições do contrato de concessão e das normas complementares estabelecidas pelo Poder concedente.

§ 2º Ao agente de fiscalização incumbe auferir a boa e regular prestação dos serviços, por meio de verificação *in loco*, de análise documental ou de qualquer outra técnica que julgar necessária.

Art. 110. Ao agente de fiscalização, devidamente identificado, deverá ser franqueado livre acesso aos veículos, às instalações da concessionária e aos documentos relativos à prestação dos serviços.

Art. 111. Sempre que verificar qualquer irregularidade, o agente de fiscalização lavrará notificação, a qual será encaminhada à concessionária.

§ 1º Caso a infração seja passível de penalidade administrativa constante no edital de licitação, deverá ser gerado auto de infração, mediante procedimento administrativo que garanta à concessionária o direito à ampla defesa e ao contraditório.

§ 2º A autuação não desobriga a concessionária de corrigir a falta que lhe deu origem.

Art. 112. A fiscalização poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, para viabilizar a continuidade e a segurança da prestação do serviço.

CAPÍTULO VIII DO SISTEMA DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E MONITORAMENTO

Seção I Dos objetivos e das diretrizes

Art. 113. No âmbito do planejamento, da gestão e do monitoramento da mobilidade urbana, são objetivos específicos do PlanMob:

I - ampliar a capacidade de planejamento e gestão do Município;

II - incluir pedestres e ciclistas como foco do planejamento urbano;

III - reestruturar a gestão local, com o fortalecimento do papel regulador do órgão gestor de trânsito;

IV - incluir a mobilidade urbana como uma das prioridades da política de investimento dos recursos municipais;

V - incluir a participação comunitária no acompanhamento da gestão do PlanMob; e

VI - angariar recursos para gerir a mobilidade urbana.

Art. 114. São diretrizes específicas do PlanMob para o planejamento, a gestão e o monitoramento da mobilidade urbana:

I - aprimoramento da fiscalização do sistema de controle de tráfego;

II - redirecionamento dos investimentos em infraestruturas destinadas ao transporte individual para o desenvolvimento do transporte público coletivo e individual não motorizado;

III - capacitação técnica da equipe responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade urbana;

IV - informatização da gestão de políticas urbanas e sociais;

V - definição de fonte de recursos para gerir a mobilidade urbana, por meio da criação do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana; e

VI - promoção intensiva e contínua de campanhas de educação para o trânsito.

Seção

II

Do órgão municipal responsável

Art. 115. Para a implementação e a atualização do PlanMob, competirá ao órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade urbana no Município:

I - executar e monitorar a implementação do disposto nesta Lei;

II - atualizar o PlanMob decenalmente ou quando solicitado pelo Comurb;

III - fiscalizar os serviços de transporte público coletivo urbano, de caráter essencial; e

IV - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à mobilidade urbana no Município.

Seção III

Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 116. O Comurb é a instância colegiada de participação popular nos assuntos de mobilidade urbana, de caráter deliberativo e propositivo, vinculado ao órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade urbana.

Art. 117. Ao Comurb compete:

I - acompanhar, fiscalizar e avaliar a implantação do PlanMob;

II - deliberar sobre a elaboração da Política Municipal de Mobilidade Urbana e recomendar as providências necessárias ao cumprimento de seus objetivos;

III - apresentar propostas para o aprimoramento do planejamento, do controle, da fiscalização e da operação dos serviços públicos de transporte do Município;

IV - propor a criação de diretrizes para o PlanMob, com vistas à compatibilização da legislação municipal com os planos estadual e nacional de mobilidade urbana;

V - monitorar e avaliar:

a) os investimentos públicos e privados em mobilidade urbana;

b) a implementação de políticas, programas e ações do Poder Público na área de transportes e mobilidade urbana;

c) o planejamento, o controle e a operação de serviços públicos de transporte do Município; e

d) a gestão dos recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;

VI - promover debates, consultas e audiências públicas sobre assuntos de sua competência; e

VII - elaborar o seu regimento interno.

Art. 118. O Comurb será composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades:

I - um do órgão municipal responsável pelo PlanMob, que o presidirá;

II - um do órgão municipal responsável pelo trânsito no Município;

III - um da Secretaria de Obras e Serviços;

IV - um do Conselho Municipal dos Direitos do Idoso;

V - um da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro;

VI - um do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro, com sede no Município;

VII - um da entidade representativa dos prestadores de serviço de transporte de carga;

VIII - um da entidade representativa das empresas de transporte coletivo urbano;

IX - um da entidade representativa dos taxistas, mototaxistas e prestadores de serviço de transporte por aplicativo;

X - um da Associação de Ciclistas de São João da Barra; e

XI - um da Associação Comercial e Empresarial de São João da Barra.

§ 1º Cada um dos membros do Comurb terá um suplente, que o substituirá em suas ausências e seus impedimentos.

§ 2º Os membros do Comurb e os respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos e das entidades que representam e designados em ato do Prefeito Municipal.

§ 3º As normas de funcionamento do Comurb serão estabelecidas em seu regimento interno.

Art. 119. O mandato dos membros do Comurb será de dois anos, admitidas reconduções por igual período.

Art. 120. A participação no Comurb será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Art. 121. O Comurb contará com a infraestrutura administrativa do órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade urbana.

Seção

XVII

Da Viabilização Financeira de Investimentos em Infraestruturas para a Mobilidade Urbana

Art. 122. No âmbito da gestão financeira, para a viabilização de investimentos em infraestruturas de mobilidade urbana, são objetivos específicos do PlanMob:

I - compatibilizar o PlanMob com os planos setoriais municipais; e

II - organizar os setores responsáveis pelo planejamento urbano, pelo trânsito, pelas obras e pela fiscalização, com vistas ao aperfeiçoamento da gestão da mobilidade urbana no Município.

Art. 123. São diretrizes específicas do PlanMob para a viabilização financeira de investimentos em infraestruturas para a mobilidade urbana:

I - criação, na Administração Pública, de procedimentos para a obtenção e o gerenciamento de financiamentos, de forma que o Município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras; e

II - criação de mecanismos para a elaboração de estudos para a viabilização de projetos executivos de mobilidade urbana, com procedimentos de adesão a programas e linhas de créditos existentes.

Seção

Das Campanhas de Educação para a Mobilidade Urbana

IV

Art. 124. No âmbito das campanhas de educação para a mobilidade urbana, são objetivos específicos do PlanMob:

I - ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana;

II - contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito; e

III - democratizar a tomada de decisão, caracterizada pela transparência de fatos e informações, com o fortalecimento e a inclusão de diferentes atores no processo.

Art. 125. São diretrizes específicas do PlanMob para a educação para a mobilidade urbana:

I - desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;

II - utilização de ações educativas, com vistas à conscientização e à convivência harmônica entre pedestres e usuários de veículos motorizados e não motorizados; e

III - difusão de conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro no trânsito.

TÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS E

TRANSITÓRIAS

Art. 126. O PlanMob será objeto de revisões e atualizações decenais, alternadas entre si.

§ 1º A primeira revisão ocorrerá no prazo de dez anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 2º As revisões prescritas serão precedidas de elaboração de diagnóstico e prognóstico da mobilidade urbana no Município e deverão contemplar, no mínimo:

I - análise da situação de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, a ser realizada pelo órgão municipal responsável pela mobilidade urbana ou pelo setor que venha a substituí-lo, com funções similares; e

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que considerem intervenções de curto, médio e longo prazo.

Art. 127. A elaboração e as revisões do PlanMob ou dos objetivos gerais de que trata o art. 8º deverão garantir a ampla participação das comunidades, dos movimentos sociais e das entidades da sociedade civil.

Art. 128. Será assegurada ampla divulgação das propostas do PlanMob.

Art. 129. O Poder Executivo municipal regulamentará os processos de elaboração e de revisão do PlanMob, observados os objetivos e os demais requisitos previstos nesta Lei.

Art. 130. O Município poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade do disposto nesta Lei.

Art. 131. O PlanMob integrará a Política Municipal de Mobilidade Urbana, a ser instituída no Município e executada por intermédio dos seguintes instrumentos, além do próprio PlanMob:

I - Controle Social;

II - Comurb;

III - Fundo Municipal de Mobilidade Urbana; e

IV - legislação, regulamentos, normas administrativas de regulação, contratos e outros instrumentos jurídicos relacionados aos serviços públicos de mobilidade urbana.

Art. 132. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

São João da Barra,

Documento em edição

ANEXO I

PROPOSTAS COMPLEMENTARES AO PLANMOB

São propostas a serem implementadas pelo Poder Executivo Municipal, de forma a concorrer para a concretização dos princípios, das diretrizes e dos objetivos estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana de São João da Barra – PlanMob:

Propostas estruturantes do São João da Barra-RJ:

I - adequação da Interseção em Nível entre a BR-356 e a Avenida Liberdade (Acesso Principal a Grussaí). A intervenção tem como objetivo principal o aumento da segurança viária do local, mediante a segregação dos movimentos conflitantes e a reorganização do fluxo de tráfego;

II - implantação de um binário entre a Rua Senhor dos Passos e a Rua Coronel Moreira, para transformar vias paralelas, de mão dupla, em vias de sentido único, contribuindo para o melhor uso do espaço da via e a diminuição de conflitos entre veículos motorizados, não motorizados e pedestres;

III - implantação de calçadas nos trechos viários urbanizado da Rodovia BR-356 dentro do perímetro urbano;

IV - requalificação e modernização da Avenida Atlântica, tornando-a mais eficiente e adequada às demandas atuais de mobilidade urbana e desenvolvimento local. Com função vital para o município, ela atua como principal eixo de conexão entre os distritos de Atafona, Chapéu do Sol e Grussaí, servindo simultaneamente como um corredor essencial de mobilidade e um polo turístico de grande relevância;

V - reforma dos canteiros no encontro das ruas Rosário e João de Souza Paes, com o objetivo de ampliar o raio de giro e viabilizar a manobra de veículos de maior porte, garantindo a segurança dos pedestres e a integridade do mobiliário urbano;

VI - reforma da esquina na Rua João Patrício Delfim Pereira, envolvendo recuo de meio-fio, revisão da geometria do raio de giro e ampliação da faixa de rolamento, assegurando que o ônibus complete a conversão em uma única manobra, sem paradas;

VII - transformação da Rua Barão de Barcelos e Joaquim de Brito Machado em mão única, com vistas a aumentar a capacidade da via, devido à alta demanda de veículos e ciclistas;

VIII - estudo para verificar a pertinência e o melhor modelo de uma estrutura de travessia sobre a Avenida Atlântica, com vistas a conectar os bairros Centro e Alagoinha e promover a integração do sistema de mobilidade urbana da orla;

IX - requalificação da Ponte Nilo Gomes do Amaral como passarela para pedestres e ciclistas, conectando diretamente os bairros Centro e Alagoinha, em Grussaí, facilitando o deslocamento na região.

X - implantação de um terminal de cargas (porto seco) em local a ser definido pela Administração Municipal, em consonância com o Plano Diretor do Município;

XI - implantação de um novo terminal rodoviário interurbano em área localizada em um dos eixos de expansão urbana, descentralizado territorialmente e integrado ao sistema viário intermunicipal e local;

XII - transformação do atual terminal rodoviário em terminal de ônibus urbanos e intermunicipais que atendam à microrregião de São João da Barra;

XIII - implantação de infraestruturas cicloviárias, quando possível, nas vias coletoras e arteriais da cidade;

XIV - elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis para pessoas com deficiência e cadeirantes, em caráter prioritário, a ser implementado em médio prazo;

XV - viabilização de política pública para requalificação das calçadas, a ser implementada pelo Município em médio prazo;

XVI - ampliação da oferta de prestação de serviços e funcionalidades ao cidadão com melhoria da gestão municipal por meio de infovias; e

XVII - adequação das sinalizações horizontais, verticais e semaforicas da sede e dos distritos.

Propostas para o transporte de cargas em São João da Barra-RJ:

I - incentivar a implantação, pela iniciativa privada municipal, de um Centro de Distribuição para o transporte de produtos destinados a empreendimentos de grande porte, em local a ser definido em consonância com o Plano Diretor do Município;

II - limitar a circulação de caminhões com mais de três eixos no centro da cidade;

III - realizar a distribuição de cargas nos perímetros urbanos em locais previamente definidos e em unidades de transporte adequadas (caminhonetes, micro-caminhões, caminhões médio e pesado, sendo este último de, no máximo, três eixos), em horários regulamentados;

IV - restringir, nos perímetros urbanos, o horário de carga e descarga realizadas por caminhões de no máximo três eixos, micro-caminhões e utilitários; aos períodos das 9h às 11h, 14h às 17h e das 19h às 7h, em dias úteis da semana (segunda-feira a sexta-feira);

V - permitir, nos perímetros urbanos, os horários de carga e/ou descarga a partir das 13h de sábado até às 7h da segunda-feira, desde que o transporte seja feito por utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos;

VI - regulamentar as ações referentes ao desaterro de lotes urbanos, mediante as seguintes exigências:

- a) a carga (solo) deverá ser transportada em veículo coberto com lona, utilizando caminhões de, no máximo, três eixos, sem excesso de carga por eixo;
- b) o volume da carga deverá ser controlado, evitando-se que a carga (solo) caia na via durante o transporte;
- c) havendo danificação do pavimento e depósito de material nas vias, a limpeza e o reparo do pavimento serão de responsabilidade do prestador do serviço.

VII - nas vias públicas, regulamentar o transporte de materiais básicos da construção civil (areia, brita, cimento e ferragens, dentre outros) deverá ser regulamentado, mediante as seguintes exigências:

- a) a distribuição de cargas deverá ser feita, preferencialmente, nos seguintes horários: 19h às 7h; 9h às 11h e 14h às 17h;
- b) para o transporte desses produtos podem ser utilizados utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos, de forma que a carga aplicada em seus eixos não exceda os limites recomendados na legislação vigente para o transporte rodoviário com veículos comerciais.

VIII - disponibilizar, no órgão responsável pela gestão do trânsito no município de São João da Barra, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito e dos horários de carga e descarga na cidade;

IX - concentrar a coleta de lixo, principalmente, nos perímetros urbanos em períodos noturnos, a partir das 19h, sem prejudicar a coleta de lixo oriunda dos estabelecimentos comerciais;

X - 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 motorizados.

Propostas para o aprimoramento do sistema de circulação para ciclistas em São João da Barra-RJ:

I - propostas gerais:

- a) elaboração de projeto executivo viário de rede cicloviária e de suas respectivas sinalizações;

- b) realização de obras viárias necessárias à implementação de vias cicláveis e de sinalizações sobre infraestruturas existentes;
- c) realização de obras de adequação de infraestruturas existentes para instalação de paraciclos e bicicletários;
- d) projeto de implantação de bicicletários em pontos estratégicos do município. A iniciativa será precedida por um estudo técnico que avaliará a demanda real por vagas em cada localidade, considerando fatores como fluxo de ciclistas, proximidade a equipamentos públicos e integração com o sistema de transporte existente. Paralelamente, será realizado um diagnóstico da infraestrutura disponível, incluindo análise de espaço, acessibilidade e condições para instalação, garantindo que as soluções sejam eficientes, seguras e adequadas ao contexto urbano.

II - propostas prioritárias:

- a) Implantação de ciclofaixas e/ou ciclovias nas vias arteriais e coletoras, onde tecnicamente possível, dando preferência aos trajetos utilizados por um maior número de pessoas que se deslocam em direção ao centro e aos equipamentos públicos;
- b) dotação dos trechos viários, referidos na alínea “a”, de infraestruturas, com paraciclos em locais estratégicos, e sinalizações adequadas.

Propostas gerais para planejamento e gestão da mobilidade urbana em São João da Barra-RJ:

I - adequação da estrutura técnica e administrativa do órgão municipal responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana do município;

II - criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, definindo-se em Decreto sua composição paritária e suas atribuições;

III - instituição do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, financiado conforme regulamentação específica que cuide de sua criação;

IV - instalação de mecanismos efetivos para controle de velocidade nas vias urbanas, a exemplo de faixa elevada para travessia de pedestres, dentre outros instrumentos;

V - regulamentação dos locais para paradas de veículos de transporte escolar e de ônibus para o transporte de trabalhadores das empresas/indústrias do município;

VI - revisão periódica do dimensionamento de tempo dos ciclos semafóricos, em consonância com variações de fluxo dos veículos;

VII - criação de procedimentos administrativos para regulamentar os serviços de transporte urbano dos prestadores de serviços de frete, materiais de construção, bota-foras, entre outros;

VIII - divulgação sistemática de informações sobre programas e obras relativas à mobilidade urbana em desenvolvimento no município;

IX - implantação de equipamentos urbanos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à legislação vigente (Código Brasileiro de Trânsito) e às diretrizes deste plano;

X - análise da viabilidade orçamentária do município, em atendimento à legislação vigente, para contratação de guardas municipais.

Propostas gerais para as campanhas de educação para a mobilidade urbana em São João da Barra-RJ:

I - criação de uma agenda anual para realização das campanhas e eventos relacionados à educação no trânsito e mobilidade urbana;

II - criação de campanhas periódicas na mídia para promoção da segurança viária;

III - realização de eventos, como caminhadas e passeios ciclísticos, com a participação de gestores públicos, quando possível, visando à aproximação de autoridades e técnicos das equipes da Administração Pública aos problemas locais relativos aos modos de transporte não motorizados.

IV - divulgação das campanhas de educação para a mobilidade urbana em meios digitais e físicos (cartazes, banners, anúncios nos interiores de veículos de transporte coletivo e abrigos/pontos de ônibus, folders, outdoors e/ou panfletos); e, sempre que possível, por meio de palestras nas escolas públicas e privadas. Os meios de divulgação devem ser definidos pela Secretaria Municipal de Comunicação Social, de acordo com a viabilidade, necessidade e compromisso de abrangência a todos os bairros e distritos do município, alcançando o maior número de pessoas possível.

ANEXO

CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA

III

Arteriais primárias:

Avenida Rotary

Rodovia Alberto Dauaire

Rodovia BR-356

Rodovia RJ-240

Rodovia RJ-196

Rua Joaquim de Brito Machado

SB-26

SB-30

SB-54

Arteriais secundárias

Avenida Atlântica

Avenida Liberdade

Avenida Preamar

Estrada Jangada

Rua Barão de Barcelos

Rua Benedito Gomes da Silva

Rua do Contorno

Rua Joaquim de Brito Machado

Rua Joaquim Tomaz de Aquino Filho

Rua Marechal Rondon

Rua Pedro Gomes Paes

Rua Quintino Bocaiuva

Rua Senhor dos Passos

SB-24

SB-32

Coletoras

Avenida Cris

Avenida das Casuarinas

Avenida Doralice Rangel Felizardo

Avenida Liberdade

Avenida Nossa Senhora da Penha

Avenida Santo Amaro

Estrada da Restinga

Rodovia Estrada Campo Novo

Rua 2

Rua Ângelo Antonio Mendonca

Rua Antônio Alves da Silva

Rua Antônio Gonçalves Carvalho

Rua Beco da Liberdade

Rua Beira da Lagoa

Rua Benedito Gomes da Silva

Rua Carlos Afonso R Castro

Rua Carmelita Moraes Nasof

Rua Coronel Moreira

Rua das Amendoeiras

Rua do Rosário

Rua Domingos Teixeira de Macedo

Rua Doutor Eduardo Felipe

Rua Doutor Manoel Aladdin

Rua Feliciano Sodré

Rua Felicíssimo Alves

Rua Galdino Silva

Rua Gregório Prudêncio de Azevedo

Rua Guilhermina Inácio Mendonça

Rua João Batista de Almeida

Rua João de Souza Paes

Rua João Francisco de Almeida

Rua João Luiz do Amaral

Rua João Rodrigues Pinto

Rua José Gomes de Sa

Rua Julio de Souza Vale

Rua Lourenço Augusto Russo

Rua Lúcio Paes Soares

Rua Manoel Franca da Silva

Rua Marechal Rondon

Rua Paraná

Rua São Antônio

Rua São Benedito

Rua São Sebastião

Rua Sol Nascente

SB-02

SB-12

SB-20

SB-22

SB-30

SB-32

SB-40

SB-46

SB-48

SB-50

SB-52

SB-58

Documento em edição

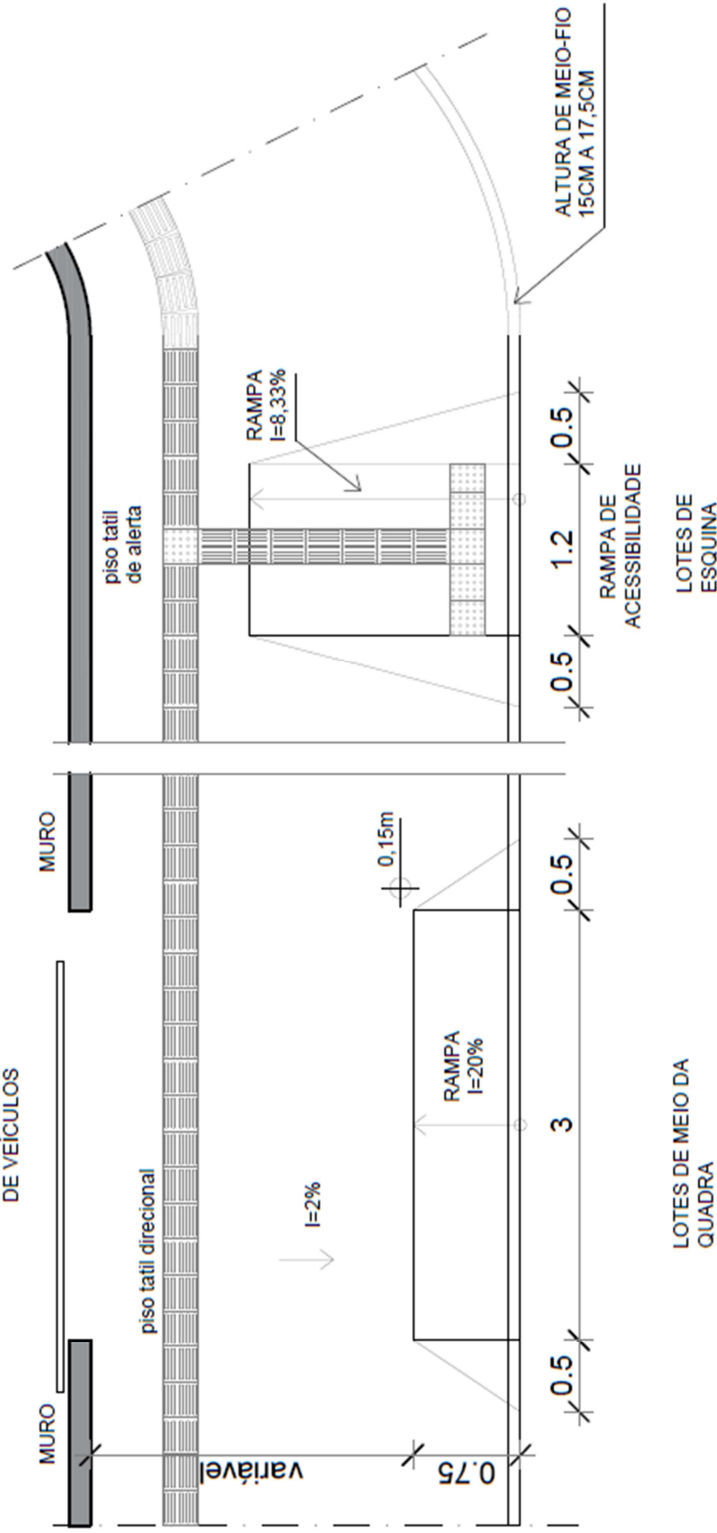
ANEXO IV

MODELO CALÇADAS

Documento em edição



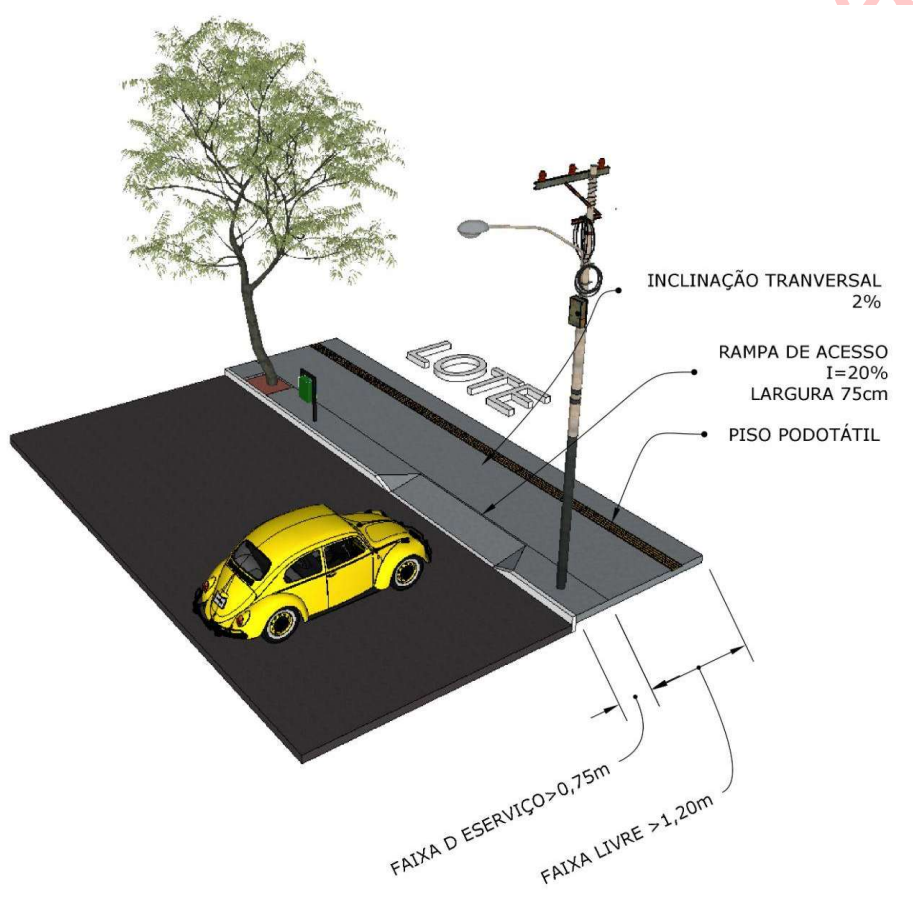
ENTRADA E SAÍDA
DE VEÍCULOS



ANEXO V

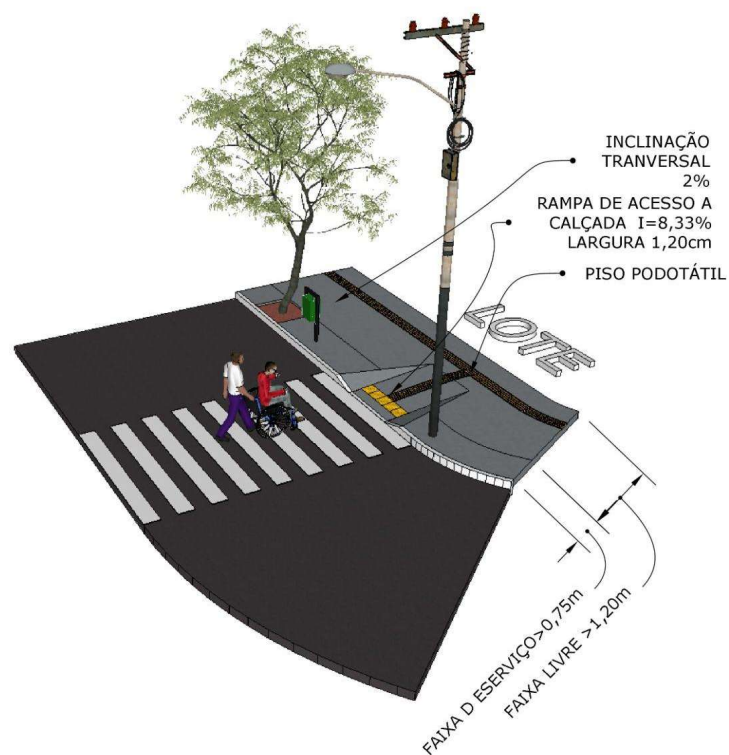
EXEMPLOS E ORIENTAÇÕES ESQUEMÁTICAS

A) FAIXAS DAS CALÇADAS E REBAIXAMENTO PARA ACESSO DE VEÍCULOS



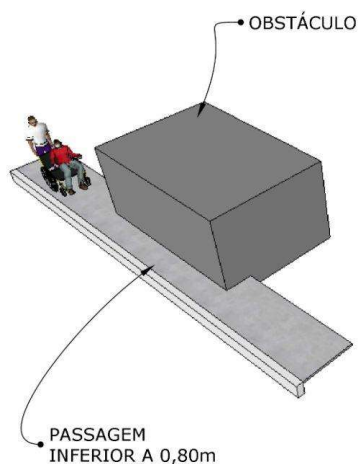
Notas: Não deve ser utilizado o espaço da sarjeta para execução de rampas. A inclinação ao longo da calçada deve acompanhar o restante da rua, de maneira contínua, SEM DEGRAUS. Rampas para automóveis no meio do passeio são obstáculos que colocam em risco a vida dos transeuntes, em especial de idosos, pessoas com baixa visão, cegos e pessoas em cadeira de rodas. Eventuais ajustes para o acesso às garagens devem ser realizados na parte interna do lote, não na calçada.

B) FAIXAS DAS CALÇADAS E REBAIXAMENTO PARA ACESSO PESSOA COM DEFICIÊNCIA

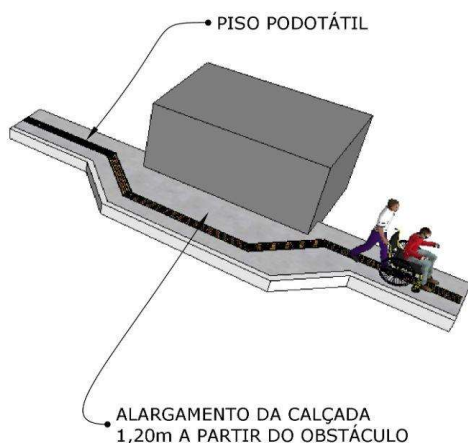


C) SOLUÇÃO PARA CONTORNAR OBSTÁCULOS DAS CALÇADAS

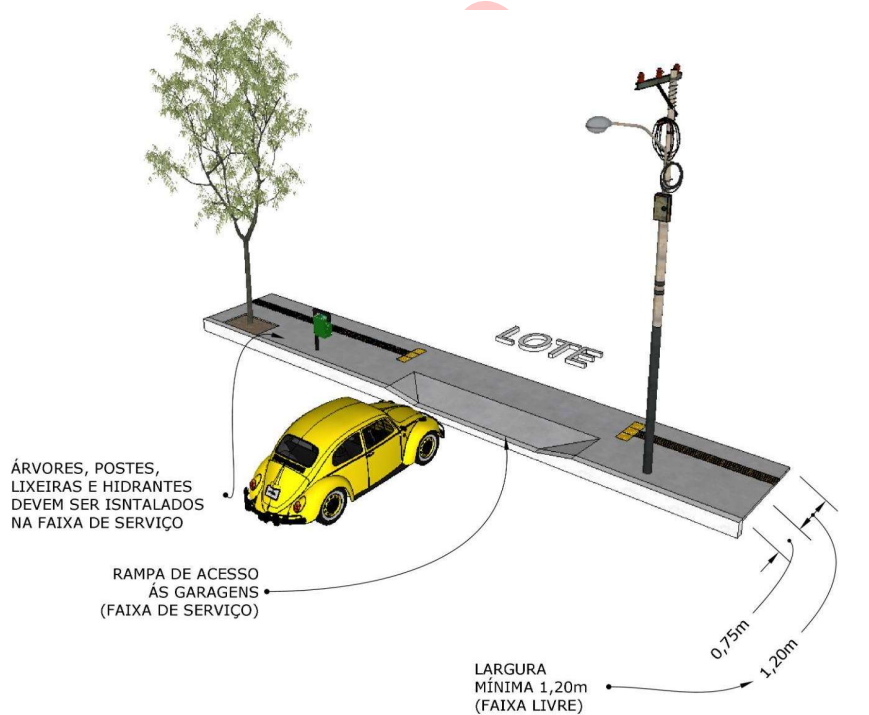
CENÁRIO 01



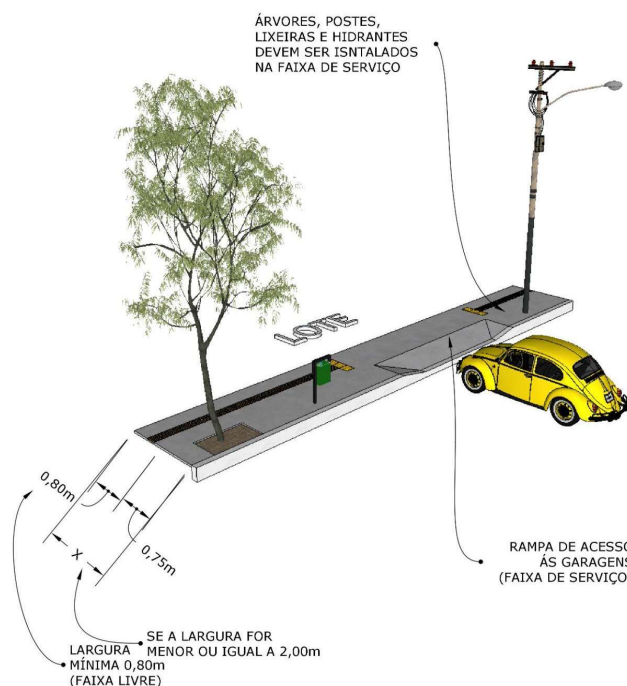
REQUALIFICAÇÃO



D) PARÂMETROS MÍNIMOS PARA CONSTRUÇÃO DE NOVAS CALÇADAS



E) PARÂMETROS MÍNIMOS PARA RECONSTRUÇÃO DAS CALÇADAS EXISTENTES



ANEXO GLOSSÁRIO

V

Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todas elas autonomia nos deslocamentos desejados, observado o disposto na legislação em vigor.

Avanços de calçada: trechos curtos de alargamento da calçada ocupando a via, com vistas à criação de espaços de convívio, à instalação de mobiliário urbano e ao contorno de postes e árvores nos locais onde a largura da calçada seja insuficiente para a circulação de todos os tipos de usuários.

Bicicletário: espaço delimitado exclusivamente para o estacionamento de bicicletas, sinalizado, coberto ou não, em local visível, contendo quantidade suficiente de estruturas de fixação chamadas paraciclo, tal que permita a acomodação de todos os tipos de bicicletas, sem danificá-las e possibilitando a sua fixação com cadeado ou corrente fixada pelo quadro.

Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura ou dispositivos delimitadores.

Ciclorrota ou rota ciclável: caminho ou rota identificada como agradável, recomendada para uso de bicicletas, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparada para garantir a segurança de ciclistas, porém sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica.

Ciclovía: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.

Continuidade: continuação, sequência, ininterrupção, contiguidade, sucessão, encadeamento.

Divisão modal: Participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins.

Faixa compartilhada: espaços de trânsito que permitem a circulação de diferentes tipos de veículos, como bicicletas e veículos motorizados, ou pedestres e ciclistas, sem separação física entre eles.

Largura adequada: largura ideal para possibilitar a circulação de pedestres nas calçadas; a movimentação de ciclistas nas ciclovias e ciclofaixas e a movimentação de automóveis nas vias.

Mobilidade urbana: definida como a capacidade de deslocamento de bens e de pessoas no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas. O engenheiro e especialista em soluções para mobilidade urbana André Luís Paraense, no artigo “A Harmonia Triádica das Soluções de Mobilidade Urbana para Cidades Inteligentes”, afirma que, se a mobilidade é adequada, as pessoas conseguem trabalhar, fazer compras, estudar, cuidar da saúde, dedicar-se à cultura e ao lazer em um tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Mobilidade urbana sustentável: o conceito é amplo e envolve a implantação de sistemas sobre trilhos, ônibus “limpos”, com integração a ciclovias, esteiras rolantes e elevadores de grande capacidade. Além disso, contempla soluções inovadoras, como os sistemas de bicicletas públicas implantados em Copenhague, Paris, Barcelona, Bogotá, Boston e várias outras cidades, e, também, calçadas confortáveis, niveladas, sem buracos e obstáculos.

Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores.

Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.

Mototáxi: transporte público individual no qual os passageiros têm ampla escolha de local de embarque ou desembarque. É semelhante ao táxi, porém utiliza motocicleta.

Motorista de aplicativo (ou motorista de transporte por aplicativo instalado em celulares do tipo *smartphone*): serviço semelhante ao tradicional táxi, prestado por meio de aplicativo de transporte que permite a busca por motoristas baseada na localização do usuário.

Passeio público: a parte da calçada destinada ao deslocamento dos pedestres.

Planejamento das cidades: processo participativo que envolve tomar parte das dinâmicas de diagnóstico, sistematização de dados e envolvimento nas decisões políticas, jurídicas, sociais e econômicas sobre o futuro da cidade.

Planejamento urbano: processo participativo liderado pelos agentes governamentais, que envolve levantamento de dados, elaboração de diagnósticos, sistematização de propostas e elaboração de planos diretores, planos de ação e tomadas de decisão referentes às cidades.

Plano de Rotas Acessíveis: projeto que define quais são os locais cujo acesso deve ser facilitado e quais as rotas para que pedestres com dificuldades motoras possam atingir esses locais, além de conter as propostas de melhorias a serem feitas.

Sistema municipal de mobilidade urbana: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município.

Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens, com características operacionais específicas.

Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Transporte público coletivo intermunicipal: serviço de transporte público coletivo realizado entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.

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

Transporte urbano de cargas: Serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Uniformidade: regularidade.

Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo pista, calçada, ilha e canteiro central.

Vias urbanas: as ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão. As vias urbanas podem ser classificadas como via de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local.

Via de trânsito rápido: aquela que permite a circulação intensa de veículos automotores entre áreas distantes em trânsito livre. É caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via arterial: aquela que possibilita o trânsito entre as regiões da cidade. É caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais.

Via coletora: aquela que possibilita o trânsito dentro das regiões da cidade. É destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais. Esse tipo de via permite a circulação de veículos entre as vias arteriais e as vias locais.

Via local: aquela destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas. É caracterizada por interseções em nível não semaforizadas.

Vias estruturais: aquelas que formam a estrutura viária principal da cidade, destinadas a receber a maior carga de tráfego, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas.