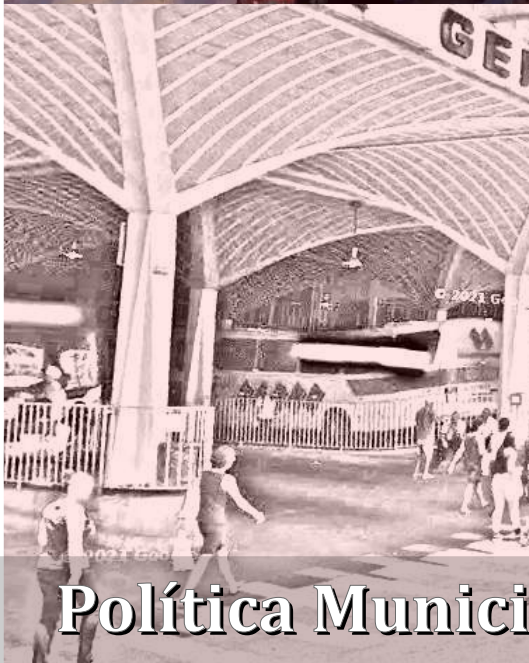


CIDADE DE BARRA MANSA

# PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana 2023



Volume V

Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043



Volume V

Planejando o futuro da cidade que queremos

# Expediente

## PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA

### **Prefeito**

Rodrigo Drable Costa

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

### **Secretário**

Eros dos Santos

## SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM PÚBLICA

### **Secretário**

Daniel Guimarães de Abreu

## PROCURADORIA-GERAL DO MUNICÍPIO

### **Procurador**

César Catapreta Espíndola Júnior

## CONTROLADORIA-GERAL DO MUNICÍPIO

### **Controlador**

Rodrigo Amorim Camargo

## EQUIPE TÉCNICA

### **Secretaria de Planejamento Urbano**

Inácio Lino Pereira

Jorge Alberto Leal de Almeida

Carlos Antônio de Almeida Baião

Léo Franklin Malvão Dias

### **Secretaria de Ordem Pública**

João Antônio Nardelli Alves

### **Controladoria-Geral**

Anderson Brasil Fonseca

### **© 2023 PMBM - SMPU**

Todos os direitos reservados.

É permitida a reprodução parcial  
ou total desta obra, desde que

citada a fonte e que não seja para  
venda ou qualquer fim comercial.

A responsabilidade pelos direitos  
autorais de textos e de imagens  
desta obra é da Secretaria de  
Planejamento Urbano.

Distribuição gratuita.

# EQUIPE TÉCNICA – CEPLAM

- **Anderson Brasil Fonseca**

Servidor Público do Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Barra Mansa, admitido desde 1985, atualmente exercendo suas atividades na Controladoria Geral do Município, com formação em Direito, participação no Curso de Pós-Graduação em Gerente de Cidades, pelo Centro Universitário Armando Alves Penteado – FAAP e com participação em diversos cursos de curta duração ministrado pelo Tribunal de Contas do Rio de Janeiro, Escola de Contas da União, Viana & Consultores e Associados e Zênite Informações e Consultoria.

- **Carlos Antônio de Almeida Baião**

Arquiteto e Urbanista – UGB (1986). Projetista de Arquitetura COBRAPI (1986). Arquiteto (IPPU VR – 1986 a 1989). Professor de Projetos de Arquitetura na UGB, desde 1989, atuando também como orientador de trabalho final de conclusão de curso. Arquiteto comissionado da Prefeitura Municipal de Barra Mansa, desde 1997. Coordenador de Habitação (2013 a 2017). Curso de Engenharia de Trânsito na Prefeitura de Volta Redonda em convênio com TTC-SP. Trânsito e Transporte Coletivo (1987). Pós-graduado em Planejamento Urbano e Restauro (UGB 2006). Pós-graduando em Docência do Ensino Superior (UGB).

- **Inácio Lino Pereira**

Engenheiro Civil (EEVR 1982) com Pós-graduação em Licenciamento Ambiental (UBM 2010). Certificação em Sistemas de Informação Geográfica – SIG (Lincoln Institute 2009); Cadastro Técnico Multifinalitário – CTM (Min. das Cidades & Lincoln Institute 2013) e em Acessibilidade e Mobilidade Urbana (UNIEDUCAR 2022). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1992. Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

- **João Antônio Nardelli Alves**

Servidor Público desde 1983, atualmente lotado na Secretaria Municipal de Ordem Pública. Desenhista Projetista (CVD 1977). Orçamentista de Obras (1985). Técnico de Trânsito e Transporte (DNIT 2001). Presidente da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI (2012). Membro do Conselho Municipal de Transportes Coletivos (2012). Chefe da Divisão de Fiscalização de Transportes Concedidos (2013).

- **Jorge Alberto Leal de Almeida**

Arquiteto Urbanista (UGB 1993) e Bacharel em Direito (UBM 2008) com Pós-graduações em Direito Processual Civil, Direito Civil e Direito Empresarial (UVA 2010). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1992. Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

- **Léo Franklin Malvão Dias**

Bacharel em Direito (SOBEU/UBM 1989). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1983. Chefe da Divisão de Fiscalização de Obras (1989-1990). 1º Coordenador da Defesa Civil (1991-1999). Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

# Índice

## - VOLUME I -

### • Caderno 01

Apresentação

Preâmbulo

Tópico 1 – Introdução

Tópico 2 – Histórico da Cidade

Tópico 3 – Caracterização do Município

### • Caderno 02

Tópico 4 – Serviço de Transporte Público Coletivo

## - VOLUME II -

### • Caderno 03

Tópico 5 – Circulação Viária

### • Caderno 04

Tópico 6 – Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana

### • Caderno 05

Tópico 7 – Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade

## - VOLUME III -

### • Caderno 06

Tópico 8 – Integração dos Modais de Transporte Público e Destes com os Privados e Não Motorizados

### • Caderno 07

Tópico 9 – Transporte de Cargas

### • Caderno 08

Tópico 10 – Polos Geradores de Viagens

### • Caderno 09

Tópico 11 – Áreas de Estacionamento

## - VOLUME IV -

### • Caderno 10

Tópico 12 – Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada

### • Caderno 11

Tópico 13 – Mecanismos e Instrumentos de Financiamento do Transporte Público Coletivo e da Infraestrutura de Mobilidade Urbana

### • Caderno 12

Tópico 14 – Sistemática de Avaliação, Revisão e Atualização Periódica

Tópico 15 – Recomendações e Propostas da CEPLAM

### • Caderno 13

Tópico 16 – Participação Social, Imagens e Propostas

## - VOLUME V -

– Notas Explicativas

– Minuta da Lei do PLANMOB

## NOTA EXPLICATIVA 1

A Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana – CEPLAM, esclarece que as áreas remanescentes do Pátio Ferroviário de Manobras existentes na Área Central da Cidade, que serão transferidas pelo Governo Federal ao Município de Barra Mansa, serão tratadas em separado através de um **Plano Diretor de Utilização das Áreas Remanescentes**, a ser executado num prazo máximo de 01 (um) ano após a entrega definitiva das obras e da transferência das respectivas áreas.

Lembramos, por oportuno, que tais obras são de iniciativa do Governo Federal e que já foram feitas diversas alterações no projeto original devido às interferências verificadas durante a sua execução; bem como os tais remanescentes, sejam eles quais forem, passarão à propriedade do Município de Barra Mansa após o término das obras e efetivação da transferência, pois somente então é que se saberá exatamente quais são e onde se localizam.

Portanto, a CEPLAM não especulou sobre essa questão, se limitando a encaminhar o assunto para ser tratado através do referido Plano Diretor que, recomenda-se, seja elaborado por uma equipe técnica especializada, preferencialmente uma empresa com a devida *expertise* no tema.



## NOTA EXPLICATIVA 2

O PLANMOB-BM é composto pelos Cadernos e Estudos de Mobilidade Urbana abaixo discriminados:

### ■ Cadernos de Justificativas:

- **01** – Sumário; Apresentação; Preâmbulo; Tópico 01 - Introdução; Tópico 02 - Histórico da Cidade; Tópico 03 - Caracterização do Município;
- **02** – Tópico 04 - Serviço de Transporte Público Coletivo;
- **03** – Tópico 05 - Circulação Viária;
- **04** – Tópico 06 - Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana;
- **05** – Tópico 07 - Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- **06** – Tópico 08 - Integração dos modais de transporte público e destes com os privados e não motorizados;
- **07** – Tópico 09 - Transporte de cargas;
- **08** – Tópico 10 - Polos geradores de viagens;
- **09** – Tópico 11 - Áreas de estacionamento;
- **10** – Tópico 12 - Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- **11** – Tópico 13: Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
- **12** – Tópico 14 - Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica; Tópico 15: Recomendações e Propostas da CEPLAM
- **13** – Tópico 16 - Participação da Sociedade, Propostas e Imagens.

### ➤ Os Cadernos formam os seguintes Volumes:

- **Volume I:** Cadernos 01-04; • **Volume II:** Cadernos 03-05; • **Volume III:** Cadernos 06-09; • **Volume IV:** Cadernos 10-13; • **Volumes V:** Notas Explicativas e Minuta da Lei do PLANMOB-BM.

### ■ Estudos Técnicos:

- **01** – Edifícios Garagem e Mobilidade Urbana;
- **02** – Calçadas de Qualidade e Mobilidade Urbana;
- **03** – A Importância das Ciclovias e Ciclofaixas em Uma Política Eficiente de Mobilidade Urbana;
- **04** – Mobilidade Urbana e os Polos Geradores de Viagens;
- **05** – Conteúdo Mínimo de um Plano de Mobilidade Urbana;
- **06** – Arborização Urbana, Qualidade de Vida e Mobilidade;
- **07** – Fachadas Ativas Como Instrumento de Mobilidade Urbana;
- **08** – A Mobilidade Urbana e a Acessibilidade Para Deficientes Físicos;
- **09** – Pontos de Ônibus e Mobilidade Urbana;
- **10** – A Importância da Comunicação Visual nos Ônibus e Terminais Para o PLANMOB;
- **11** – Pontes Como Elemento de Integração Essencial Para Uma Mobilidade Urbana Plena.

### ■ Manuais:

- **01** – Manual de Arborização Urbana;
- **02** – Manual de Projetos e Execução de Calçadas Como Elemento Fundamental na Consecução do PLANMOB-BM.

**O PLANMOB-BM 2023 e os Estudos Técnicos poderão ser acessados no seguinte endereço eletrônico:**

<https://barramansa.rj.gov.br/planmob/>

## NOTA EXPLICATIVA 3

O **PLANMOB-BM** dispõe de diversas ações afirmativas que poderão ser adotadas de acordo com a disponibilidade dos recursos financeiros e que dependerão forçosamente de condições político-administrativas favoráveis para implementá-las, bem como da conjuntura da economia brasileira, de estabilidade e previsibilidade no cenário mundial e do desenvolvimento tecnológico dos transportes em geral.



**PROJETO DE LEI N.º....., DE ..... DE ..... DE 2023**

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

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1.º** – O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Barra Mansa, ora denominado PLANMOB-BM, é o instrumento de efetivação da Lei Federal n.º 12.587 de 03 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) no território municipal, constituindo-se portanto na Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) em nível local.

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

§ 2.º – O PLANMOB-BM dispõe de diversas ações normativas que têm, entretanto, caráter estritamente de DIRETRIZES não se tratando, portanto, de ações compulsórias; sendo que elas dependerão forçosamente de condições político-administrativas e financeiras favoráveis para implementá-las, bem como da conjuntura da economia brasileira, de estabilidade e previsibilidade no cenário mundial e do desenvolvimento tecnológico dos transportes em geral;

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

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

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

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

§ 3.º – O PLANMOB-BM atende ao previsto na PNMU, na Lei Federal n.º 13.146 de 6 de julho de 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, na Lei Complementar n.º 48 de 06 de dezembro de 2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) e demais legislações correlatas.

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

## **CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES**

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

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

II. **ÁREA CENTRAL:** É a parte da Cidade com maior diversidade e com usos mais intensivos, próprios da área urbana central. É identificada como área de revitalização urbana, onde se pretende evidenciar, recuperar e valorizar os seus ambientes e paisagens, tendo como preceitos básicos a preservação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico, a reabilitação da área central de comércio e serviços e a recuperação das margens do Rio Paraíba do Sul. Esta área é caracterizada pelo zoneamento denominado “Zona Área Central – ZAC” confor-

me definido na Lei Complementar n.º 49/2006 do PDDUA, cujo perímetro do conjunto arquitetônico é formado pelos seus objetos de características tradicionais, históricas e culturais mais significativas.

III. **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

IV. **CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

V. **CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VI. **CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VII. **CICLORROTA:** via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VIII. **CODEX:** Lei Complementar n.º 53/2007 – Código de Execução de Projetos, de Edificações e de Obras;

IX. **EMPREENDIMENTO DE IMPACTO:** são aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infraestrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa.

X. **EVENTOS DISRUPTIVOS:** eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;

XI. **ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO:** estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

XII. FACHADAS ATIVAS: corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos;

XIII. GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA: conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;

XIV. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XV. MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;

XVI. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XVII. MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XVIII. MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XIX. MOTOFRETISTA: motoboy ou estafeta, é a profissão de quem utiliza motocicleta, para entregar e distribuir diversos tipos de objetos, tais como pizza, *fast-food*, documentos, pagamentos bancários, entre outros produtos e serviços;

XX. PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXI. PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XXII. PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XXIII. POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, determinação do preço dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXIV. POLO GERADOR DE TRÁFEGO (PGT): toda e qualquer edificação, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens; também denominado de Polo Gerador de Viagens (PGV);

XXV. REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas de transporte, operados pelo modo rodoviário;

XXVI. TRANSPORTE ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR: sistema de transporte de capacidade inferior ao sistema estruturante de transporte público coletivo, que opere de forma complementar a este;

XXVII. TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XXVIII. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXIX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXX. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXXI. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXXII. TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

XXXIII. VAGA: espaço destinado à parada ou ao estacionamento de veículos;

XXXIV. VIA: espaços públicos por onde circulam pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

XXXV. VIA ARTERIAL: caracterizada pelas interseções em nível e pelo acesso aos lotes lindeiros, as vias coletoras e locais;

XXXVI. VIA COLETORA: responsável pela coleta e distribuição do trânsito para as vias de trânsito rápido, arteriais e locais;

XXXVII. VIA LOCAL: demais vias, caracterizadas por interseções em nível, sendo utilizadas na circulação interna dos bairros;

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

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

I. Acessibilidade universal entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;

II. Desenvolvimento sustentável da cidade de Barra Mansa nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros públicos.

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

- I. Promover a acessibilidade universal e a inclusão social na circulação urbana;
- II. Integrar a mobilidade com o planejamento e a ordenação do solo urbano;
- III. Promover a sustentabilidade nas questões relacionadas ao trânsito no município;
- IV. Priorizar a circulação de pedestres em relação aos veículos;
- V. Priorizar a circulação dos veículos coletivos em relação aos particulares;
- VI. Disciplinar os modos e serviços de transporte urbano;
- VII. Reduzir a necessidade de viagens;
- VIII. Promover a participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana;
- IX. Garantir boas condições de acessibilidade e mobilidade nas calçadas;
- X. Garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias;
- XI. Reduzir os conflitos entre veículos e pedestres;

XII. Garantir condições seguras de deslocamento dos pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;

XIII. Equilibrar a oferta e a demanda entre modos e serviços de transportes;

XIV. Vedar qualquer tipo de interferência por particulares no espaço público, nas vias e nos logradouros, em detrimento das pessoas no exercício de suas atividades diárias (trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades ligadas aos usos cotidianos);

XV. Estimular a descentralização de instalação de serviços e comércios de grande porte, de forma a reduzir o fluxo de pessoas à Área Central da Cidade de Barra Mansa, direcionando-as preferencialmente para as imediações da Rodovia Presidente Dutra (BR 116).

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

I. Garantir à população as condições efetivas de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

II. Integração das diretrizes do PLANMOB-BM com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito local e dos entes federativos;

III. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

IV. Incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V. Priorização de projetos de transporte público coletivo, estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;

VI. Criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado na Área Central da cidade;

VII. Priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados de tarifas;

VIII. Aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos via digital de forma que dispensem o deslocamento das pessoas à Prefeitura;



ra, inclusive aumentando os serviços disponíveis no portal da Administração Municipal na internet;

IX. Aperfeiçoamento das instâncias de participação da população nas questões relacionadas à mobilidade urbana;

X. Aperfeiçoamento das instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados à mobilidade urbana;

XI. Adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigente;

XII. Adequação do sistema viário sob os aspectos físicos e de sinalização, mantendo os logradouros públicos em boas condições de trafegabilidade dos veículos, em especial as vias utilizadas nos corredores do transporte público coletivo;

XIII. Implantação de instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à obediência à sinalização e à velocidade com que se deslocam.

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

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

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

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

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

I. A malha viária urbana de Barra Mansa caracteriza-se pelas reduzidas alternativas viárias de conexão entre bairros ou regiões da ci-

dade, bem como por vias de dimensões insuficientes para soluções de mobilidade que exijam alargamento das calçadas ou do leito carroçável.

II. O estacionamento e o fluxo de veículos comerciais pesados destinados a carga e descarga de mercadorias agravam os congestionamentos nas vias da Área Central, sobretudo nos horários de pico, causando danos à pavimentação;

III. A oferta atual de transporte coletivo por ônibus possui linhas com trajetos de longa extensão, o que aumenta o tempo de viagem, bem como frota com idade próxima do limite, desestimulando seu uso como alternativa ao transporte individual;

IV. As condições das calçadas em toda a extensão da malha urbana, seja do distrito sede ou dos demais distritos, são empecilhos evidentes à mobilidade e acessibilidade urbana;

V. A inexistência de condições de circulação que favoreçam o uso de bicicletas, torna insegura e desestimula o uso desse modal pela população;

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

I. Utilização das áreas remanescentes oriundas da Adequação do Pátio de Manobras Ferroviárias na Área Central da Cidade, conforme discriminado no Artigo 89 desta Lei;

II. Implantação da passagem inferior (mergulhão) da Rua Duque de Caxias e da passarela de ligação da Praça da Liberdade com a Ponte Ataulpho Pinto dos Reis;

III. Estabelecimento do **Plano de Parques de Estacionamento** na Área Central, para implantação de um sistema de estacionamento através de edifícios-garagem, novos locais para os pontos de táxi, para carga e descarga, e realocação dos pontos de ônibus; com a restrição progressiva de estacionamento nas vias estruturais e coletoras;

IV. Implantação de vias alternativas, com a finalidade de escoar parte do trânsito provenientes das indústrias, transportadoras, gara-

gens de veículos pesados e abastecimento do comércio na Área Central;

V. Implantação de vias alternativas para acesso à Rodovia Presidente Dutra e de novas pontes sobre o Rio Paraíba do Sul, com a finalidade de melhorar a mobilidade entre as diversas regiões da cidade;

VI. Implantação de um novo terminal rodoviário intermunicipal e interurbano em área localizada às margens da Rodovia Presidente Dutra, descentralizado territorialmente e integrado ao sistema viário local para acesso à Área Central; com a transformação da atual rodoviária em terminal rodoviário urbano;

VII. Estabelecimento do **Plano Cicloviário Municipal** para implantação de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas ao longo das margens do Rio Paraíba do Sul, desde o Bairro Vista Alegre até o Bairro Vale do Paraíba (margem esquerda), e do Bairro Vila Maria até o Bairro Vila Elmira (margem direita) passando pela Área Central, com atualização do Estudo Técnico do GEIPOT 1981 para interligação das diversas regiões da Cidade através deste modal de transporte.

VIII. Oferta de transporte coletivo urbano com trajetos de menor extensão, através de midiônibus, ligando os bairros ao centro da cidade (linhas radiais); com implementação da utilização na frota dos biocombustíveis e dos pneus verdes que reduzem efetivamente o consumo de combustível; com implantação efetiva do bilhete único ou integrado e criação de uma linha circular na Área Central provida por miniônibus;

IX. Elaboração e implantação do **Plano de Rotas Acessíveis** para conexão da Rodovia Presidente Dutra à Área Central, indústrias, transportadoras e garagens, a ser implementado em médio prazo;

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

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

## CAPÍTULO IV DAS PROPOSTAS GERAIS

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

- I. Serviços de Transporte Público Coletivo;
- II. Abrigos e Pontos de Ônibus Urbanos

### SEÇÃO I Serviços de Transporte Público Coletivo

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

#### Subseção I Sistema de circulação

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

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

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

- I. Revisão anual do contrato da concessão do transporte coletivo por ônibus, visando a manutenção da sua atualidade e o cumprimento das cláusulas estabelecidas na avença;
- II. Adoção de concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte público, quando da finalização do contrato vigente;
- III. Adequação de veículos de transporte coletivo urbano à idade máxima da frota (carroceria e chassi) igual a 07 (sete) anos, a partir da publicação desta lei e da primeira revisão do contrato;
- IV. Substituição gradativa da frota atual por midiônibus nas linhas comuns e por miniônibus na linha circular da Área Central; utilização de biocombustíveis e pneus verdes; controle da fumaça do escapamento e do descarte dos pneus inservíveis;
- V. Inclusão de abrigos padronizados e com informações referentes a trajetos e horários nos pontos de ônibus, nos locais onde houver disponibilidade de espaço;
- VI. Implantação de novas linhas e melhoria da manutenção da malha viária de transporte coletivo;
- VII. Melhoria do tempo de espera e da pontualidade dos ônibus nos pontos de embarque e desembarque de passageiros;
- VIII. Alternativamente regulamentar a utilização do transporte de passageiros por vans, em rotas alternativas não competitivas com o transporte coletivo, como forma de auxiliar a mobilidade urbana da população.

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

- I. Ampliar o número de linhas de ônibus para atrair mais usuários ou planejar melhorias nas já existentes;
- II. Criar ou planejar linhas radiais mais diretas e conseqüentemente mais rápidas, com emprego de micro-ônibus em ruas de difícil acesso;
- III. Ampliar o número de fiscais do órgão responsável pela gestão do

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

IV. Garantir e promover a bilhetagem eletrônica, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis, com as seguintes características:

a) O bilhete único deverá ser implantado nos casos em que o usuário necessitar tomar dois ônibus para se deslocar de uma origem a um destino, de modo a pagar apenas o valor de uma passagem;

b) Nos casos mencionados na alínea anterior, deverá haver uma limitação de tempo durante a operação de desembarque e a de embarque de até 40 (quarenta) minutos, para que este benefício seja concedido;

c) O bilhete único não se aplicará quando o segundo trecho da viagem for de retorno.

V. Ampliar as linhas e horários de ônibus/vans do Sistema VAI para atender especificamente aos moradores com deficiência motora, que passarão pelos endereços dos moradores que estejam devidamente cadastrados no órgão responsável pela política social do Município;

VI. Combate permanente ao transporte ilegal de passageiros, com campanhas periódicas de valorização do transporte coletivo regular e oficial do Município;

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

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

Parágrafo único – Para a otimização da prestação dos serviços menci-

onados no Inciso V deste artigo, poderão ser utilizados aplicativos para celulares para a solicitação ou dispensa dos serviços.

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

- I. Aprimorar as informações do sistema de transporte coletivo por ônibus, de tal forma que seus usuários sejam informados através de painéis com mapas dos itinerários e linhas dos ônibus que passam naquele ponto de parada, e ainda quanto à localização deles no trajeto em que se encontram e o tempo de espera até a sua chegada, por meio do uso de aplicativos em celulares para esta finalidade;
- II. Atualizar as linhas de ônibus urbanas destinadas a atender todo o município, inclusive os Distritos;
- III. Realizar estudos permanentes de engenharia de tráfego para a melhoria do fluxo viário;
- IV. Revisão, readequação e otimização das rotas e horários das linhas urbanas existentes;
- V. Aprimoramento da fiscalização visando à obtenção de dados confiáveis sistematizados sobre a regularidade dos serviços operacionais executados.

## **Subseção II**

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

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

- I. Garantir condições adequadas de estrutura e acessibilidade nos pontos e abrigos de ônibus;
- II. Dotar o Município de abrigos de ônibus cobertos padronizados.

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

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

II. Estabelecer padrões para a pavimentação das vias nos pontos de parada de ônibus;

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

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

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

II. Estruturar a rede de abrigos de ônibus e realocar os abrigos já implantados que não obedeçam à padronização, na Sede e nos Distritos;

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

IV. Uniformizar os abrigos de ônibus, na Sede e nos Distritos, através de 03 (três) modelos padrão, com tamanhos diferenciados de forma a se adaptarem aos espaços disponíveis, garantindo aos usuários segurança, conforto e acessibilidade, principalmente para pessoas com deficiência, além de boa aparência, economia e durabilidade;

V. Dotar os abrigos e pontos de parada de transporte coletivo, na Sede e nos Distritos, dos seguintes elementos mínimos: sinalização vertical, iluminação, bancos, espaço coberto reservado para pessoa em cadeira de rodas, lixeira e sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário;

VI. Substituir os abrigos de ônibus existentes que não obedeçam à nova padronização, na Sede e nos Distritos;

VII. Corrigir os defeitos e adequar o pavimento das calçadas, guias e



sarjetas nos pontos de parada de transporte, coletivo de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando àquelas com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas e com o Artigo 48 da Lei n.º 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência;

VIII. Adequar a frota de ônibus urbanos de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando àquelas com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas e com o Artigo 48 da Lei n.º 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência;

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

## **CAPÍTULO V DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA**

### **SEÇÃO I Vias Urbanas**

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

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

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

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

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

I. Planejamento, execução e manutenção do sistema viário seguindo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio

ambiente, obedecendo às diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;

II. Promoção da continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

III. Promoção de maior integração do sistema viário das regiões urbanas separadas por barreiras urbanísticas, tais como o Rio Paraíba do Sul, os ramais ferroviários e a Rodovia Presidente Dutra;

IV. Articulação junto aos governos federal e estadual para integração entre a circulação rodoviária e a urbana, compatibilizando-as com o uso e a ocupação das regiões adjacentes cortadas pelas rodovias;

V. Promoção de tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade;

VI. Adequação das condições da circulação de veículos a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, adotando medidas seguras de redução de tráfego e de compartilhamento do espaço público;

VII. Melhoria da qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia de trânsito e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

VIII. Planejamento e operação da rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros;

IX. Modernização da rede semaforica, mantendo e aprimorando o sistema de sinalização horizontal e vertical da malha viária;

X. Implantação de novas estruturas e sistemas tecnológicos de informações para monitoramento e controle da frota circulante.

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

I. Estabelecer termo de parceria entre o Poder Público Municipal e o

Setor Privado com a finalidade de criar mecanismos de controle de acesso nas entradas das vias do município de modo a ordenar o acesso de veículos de carga e reduzir a velocidade.

II. Identificar todas as vias urbanas com placas padronizadas, conforme normatização do DNIT e/ou DNER.

III. Identificar as estradas dos Distritos com placas padronizadas, conforme normatização do DNIT e/ou DNER.

IV. Realizar estudo de implantação e realocação de semáforos.

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

I. Implementar as propostas estruturantes com infraestrutura, pavimentação e sinalização viária;

II. Restringir o espraiamento da malha viária, privilegiando novas interligações no interior do perímetro urbano em detrimento da expansão fora dele.

## **SEÇÃO II**

### **Controle de Tráfego**

**Art. 24** – São objetivos referentes ao controle de tráfego nas interseções viárias (esquinas):

I. Garantir a segurança e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres;

II. Garantir a segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas interseções.

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

I. Promoção de sinalização viária nas interseções para garantir a segurança e mobilidade de veículos e pedestres;

II. Realização de intervenções físicas nas calçadas, nas proximidades das interseções, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

III. Alargamento das calçadas próximas às interseções com o objetivo de facilitar a travessia de pedestres e dotar a cidade de espaços de encontro, com tratamento paisagístico.

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

I. Executar as intervenções propostas para os remanescentes da readequação ferroviária que forem transferidos ao município, em especial a implantação de um Sistema de Vias Expressas na Área Central;

II. Implantar sinalização de trânsito adequada (horizontal e vertical de regulamentação, de indicação e de advertência) em trechos e interseções do sistema viário da cidade, onde houver necessidade por razões de segurança e operacionalidade;

III. Implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas interseções entre vias que compõem o sistema de vias estruturais e coletoras, visando ao disciplinamento do trânsito;

IV. Redimensionar periodicamente os tempos de ciclo dos semáforos de modo a obter maior fluidez do fluxo de pedestres e veículos;

V. Sincronizar os semáforos nos cruzamentos que permitem esta solução, de modo a possibilitar onda verde nas vias de fluxos viários de maior intensidade;

VI. Manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes;

VII. Realizar rebaixo no meio-fio nas interseções onde não forem implantadas faixas elevadas de travessias para pedestres, conforme determina a norma técnica brasileira de acessibilidade vigente;

VIII. Implantar faixas elevadas para travessia de pedestres em trechos e interseções de maior conflito de trânsito, principalmente para aumentar a segurança dos pedestres;

IX. Remanejar mobiliário urbano (postes, lixeiras, bancas de jornais, entre outros), bem como podar árvores nas interseções, quando for necessário para garantir a visibilidade dos motoristas.

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

### **SEÇÃO III**

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

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

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

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

- I. Padronização da identificação dos veículos, uniforme e estacionamento;
- II. Adequação e padronização dos estacionamentos já existentes para o comércio que disponibiliza serviços de entrega por *delivery*;

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

- I. Efetuar campanhas de esclarecimento e incentivo para utilização de Equipamentos de Proteção Individual (EPI's), tais como capacete, luvas, roupas e botas adequadas;
- II. Combater o transporte irregular efetuado por motofretistas.

### **SEÇÃO IV**

#### **Prestação de Serviço por Táxi**

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

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

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

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

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

II. Ampliar a qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;

III. Garantir a qualidade da frota de táxis;

IV. Garantir que o Município tenha um percentual mínimo de táxis sempre em condições operacionais a serviço da população;

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

VI. Garantir condições de conforto e segurança nos pontos de táxi;

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

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

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

II. Estabelecer que a idade máxima do veículo será de 7 (sete) anos;

III. Rever a localização os pontos de táxi da Área Central e dotar os pontos de táxi de cobertura e mobiliário urbano padronizado, inclusive com sinalização e iluminação.

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

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

**Art. 33** – São objetivos referentes ao sistema de circulação de ciclistas:

- I. Criar condições efetivas para o uso de bicicletas, como meio de transporte, promovendo a adequação viária e/ou a construção de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas;
- II. Estimular o modo de transporte ativo através de bicicleta, através de campanhas publicitárias permanentes;
- III. Aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecendo opções diversificadas de lazer, tais como trilhas, excursões e circuitos urbanos, entre outras;
- IV. Orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres;
- V. Viabilizar infraestrutura viária sinalizada, segregada ou não, para circulação segura e adequada de ciclistas;
- VI. Garantir condições de infraestrutura adequadas para o uso da bicicleta como meio de transporte;
- VII. Fomentar o aumento do uso da bicicleta na cidade;
- VIII. Promover campanhas educativas para reduzir o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.

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

- I. Estruturação de uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema ciclovitário e os demais meios de transporte;
- II. Implantação de redes ciclovitárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado e garantia do deslocamento seguro e confortável de ciclistas nas ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas;
- III. Realização de adaptações nas vias estruturais e não estruturais, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura ciclovitária adequada;

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

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

I. Elaborar projeto executivo com sua respectiva sinalização conforme estabelecido no Plano Cicloviário Municipal, cuja implantação deverá ocorrer a médio prazo;

II. Realizar obras viárias necessárias para implementação de vias cicloviárias e de sinalização viária;

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

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

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

I. Implantação de ciclovias ao longo das margens do Rio Paraíba do Sul, conforme estabelecido no Plano Cicloviário Municipal, para expansão das interligações com outras regiões.

II. Implantação das interligações com outras regiões apontadas pelo estudo de viabilidade como “exequíveis”, para ampliação da malha cicloviária.

III. Implantação de bicicletários ou paraciclos na rodoviária municipal, Praça Ponce de Léon, Praça da Liberdade e Praça das Nações Unidas, bem como nos terminais de transporte coletivo.

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



Parágrafo único – Os trechos do sistema cicloviário devem ser integrados entre si, para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

## SEÇÃO II

### Construção e Melhoramento das Calçadas Existentes

**Art. 38** – Compete ao proprietário do imóvel a construção, a reconstrução e a conservação das calçadas em toda a extensão da testada do terreno, edificado ou não, observando-se os Artigos 67 e 68 da Lei Complementar n.º 53/2007 – CODEX e o Artigo 28 da Lei n.º 1.415/1977 – Código de Posturas do Município.

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

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

**Art. 39** – O Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e Fachadas, a que se refere o Inciso X do Artigo 10 desta Lei, deverá abranger todos os perímetros urbanos do Município, dispondo sobre as calçadas com vistas a garantir acessibilidade a todos os usuários, em especial na Área Central da Cidade; conforme regulamento específico implementando o respectivo manual para a sua execução.

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

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

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

III. A Administração Municipal, em comum acordo com o proprietário, fixará um prazo de até 6 (seis) meses para a remodelação ou construção da calçada em frente ao seu imóvel, a partir da notificação feita pelo Poder Público;

### **SEÇÃO III**

#### **Hierarquização do Sistema Viário Urbano**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**SEÇÃO I**  
**Acessibilidade Para Pessoas Com Deficiência**  
**e Restrição de Mobilidade**

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

- I. Priorizar a circulação de pedestres sobre os demais meios de transportes, especialmente na Área Central;
- II. Priorizar a elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis, referenciado no Artigo 10 desta Lei, para pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais;
- III. Estimular a política da circulação não motorizada e promover a melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança;
- IV. Atender a necessidade de circulação de todos os pedestres, independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;
- V. Melhorar a qualidade das calçadas e mantê-las em boas condições de conforto e segurança para os pedestres.

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

- I. Minimização do conflito entre o trânsito de veículos e de pedestres;
- II. Garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência, inclusive no tocante ao transporte público;
- III. Exigência da adequação dos edifícios públicos municipais, nos seus espaços externos e internos, às condições de plena acessibilidade universal;

- IV. Adaptação e remodelação das calçadas existentes;
- V. Adequação gradual das calçadas e faixas de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, visando à autonomia dos cidadãos, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;
- VI. Definição de padrões de calçadas com características acessíveis (largura adequada, fluidez, segurança, continuidade, uniformidade, durabilidade, resistência e superfície antiderrapante), buscando o equilíbrio entre a manutenção das identidades locais e a adoção de novas tecnologias e soluções sustentáveis, conforme estabelecido no Manual de Calçadas;
- VII. Integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas e faixas de pedestre, visando ao pleno acesso do pedestre aos equipamentos urbanos e sociais;
- VIII. Implantação de estruturas de redução da velocidade dos veículos nas vias urbanas;
- IX. Adaptação gradativa dos espaços de uso público com a garantia de que os novos equipamentos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade;
- X. Desenvolvimento de ações voltadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação dos pedestres e riscos à sua integridade física;
- XI. Desenvolvimento de ações voltadas à conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade, bem como quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e manutenção das calçadas;
- XII. Estabelecimento de critérios por parte da Administração Municipal para a implantação de mobiliário urbano nas calçadas e espaços públicos, priorizando a usabilidade, a acessibilidade, a estética e a adoção de tecnologias e materiais sustentáveis.

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

- I. Monitorar a utilização da faixa livre da calçada visando coibir a execução de degraus ou rampas para acesso às edificações e garagens;
- II. Estipular a obrigatoriedade de inclusão no projeto arquitetônico da edificação, de solução de acesso às garagens para análise do órgão municipal competente;
- III. Incorporar gradualmente, na rede semaforica destinada à travessia de pedestres, dispositivos que garantam a autonomia e segurança das pessoas com deficiência visual ou com mobilidade reduzida;
- IV. Adequar o tempo semaforico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;
- V. Ampliar gradualmente os espaços disponíveis para usos sociais, que podem variar de calçadas mais largas, através da supressão gradativa de vagas de estacionamento em vias públicas, com a implantação de *parklets* e áreas de convivência nesses espaços, inclusive com a retirada de avanços sobre os passeios;
- VI. Elaborar e executar o Plano de Melhoria e Atualização das Calçadas e Fachadas na Área Central;
- VII. Realizar diagnóstico em todos prédios públicos municipais com vistas a identificação das intervenções para a sua adequação às condições de acessibilidade.

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

## **SEÇÃO II**

### **Rotas Acessíveis**

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

**Art. 47** – Os Planos especificados no artigo anterior deverão abranger prioritariamente a Área Central, dispondo sobre os passeios públicos, com vistas a garantir acessibilidade nos percursos entre os polos geradores de maior circulação de pedestres (como órgãos públicos e locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios, bancos, entre outros) e os pontos de ônibus mais próximos, conforme o § 3.º do Artigo 41 da Lei n.º 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

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

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

- I. Construção gradual de rotas acessíveis;
- II. Garantia de acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes necessárias ao seu cotidiano, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;
- III. Desenvolvimento de estudos técnicos para verificar a viabilidade de implantação e/ou reforma de calçadas pelo poder público, a serem desenvolvidos no curto prazo.

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

- I. Projetar e construir rotas acessíveis entre os pontos de ônibus e escolas, edifícios destinados à saúde, administração municipal, serviços de documentação, agências bancárias, entre outros edifícios de uso público, e praças;
- II. Projetar e construir prioritariamente rotas acessíveis para pessoas com deficiência motora ou visual a partir do cadastramento e ma-

peamento dos seus locais de moradias e da identificação dos trajetos necessários das residências aos pontos de ônibus e dos pontos de ônibus às suas atividades de tratamento, trabalho, estudo e lazer, a partir das seguintes orientações:

- a) Caso seja possível, poderão ser retificadas as calçadas desde a residência da pessoa com deficiência motora ou visual até o abrigo ou ponto de ônibus mais próximo, numa distância de até 30 (trinta) metros;
- b) Os abrigos ou pontos de destino deverão ser adequados à acessibilidade, assim como as calçadas a serem usadas em sua destinação de trabalho ou estudo;
- c) No caso de pessoas em cadeiras de rodas cujas residências se localizam em vias inclinadas ou onde não é possível a retificação das calçadas, a via será pavimentada de forma a possibilitar o uso de cadeiras de rodas em uma faixa paralela à calçada até o ponto de ônibus abaixo;

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

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

- I. Mapear, cadastrar e atualizar de forma contínua o cadastro de pessoas com deficiência no órgão municipal responsável pela política social do Município;
- II. Promover a construção e a remodelação de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espaços urbanos de uso público nas rotas acessíveis, com recursos captados junto ao governo estadual e federal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI. O maior tipo de veículo utilizado na Área Central será o Veículo Urbano de Carga (VUC), com eixo simples e dois pneus em cada ponta do eixo, com capacidade máxima de 10 (dez) toneladas, preferencialmente do tipo “baú” indicado para os transportes que são efetuados em centros urbanos por serem compactos; terem facilidade no trânsito, fazerem curvas de forma rápida e conseguirem bom desempenho mesmo em ruas estreitas. Outros tipos de veículos poderão ser utilizados desde que sejam menores do que o padrão aqui especificado.

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

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



- II. Impedir o trânsito de veículos de carga na Área Central com dimensões acima da especificada no Inciso VI do Artigo 53 desta Lei;
- III. Realizar a distribuição de cargas na Área Central, em locais previamente definidos e em veículos de transporte adequados, em horários pré-definidos, conforme decreto regulamentador;
- IV. Implantação de sinalização viária específica para veículos de carga;
- V. Disponibilizar no órgão responsável pela gestão do trânsito da Prefeitura Municipal de Barra Mansa, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito quanto ao estacionamento e dos horários de carga e descarga na cidade;
- VI. Priorizar a coleta de lixo, na Área Central, preferencialmente no período noturno, sem prejudicar a coleta de lixo oriunda dos estabelecimentos comerciais;
- VII. Realizar a coleta de lixo nas demais zonas de tráfego em horários flexíveis, de tal forma a não conflitar com os horários de maior movimentação de veículos;
- VIII. Criação de área de estacionamento pública em área lindeira à Rodovia Presidente Dutra, dotada de infraestrutura de funcionamento e segurança, para impedir a permanência de caminhões na área urbana do município; retirando das vias públicas os caminhões e carretas nelas estacionadas, causando diminuição do fluxo do trânsito.

Parágrafo único – A carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exceder o limite fixado no Inciso VI do Artigo 53 desta Lei.

**Art. 55** – Caberá à Administração Municipal fiscalizar o cumprimento dos horários e locais especificados para carga e descarga, conforme for definido em decreto regulamentador.

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

## **CAPÍTULO IX DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**

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

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

**Art. 57** – A regulamentação dos Polos Geradores de Tráfego deverá prever:

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

**Art. 58** – Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como PGT's, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

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

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

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

**SEÇÃO I**  
**Das Praças e Espaços Públicos**

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

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

**Art. 63** – São diretrizes para o tratamento das praças e espaços públicos:

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

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

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

**Art. 65** – São propostas gerais em médio prazo para as praças e espaços públicos:

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

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

## **TÍTULO X DOS ESTACIONAMENTOS**

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

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

II. Promover medidas para criação de vagas de estacionamentos nas vias públicas secundárias da Área Central da cidade, de forma complementar;

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

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

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

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

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

I. Definições de áreas para bolsões de estacionamento na área Central e nos principais PGT's;

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

III. Organizar e demarcar vagas de estacionamento; incluindo vagas para moto, bicicletas, automóveis, idosos e pessoas com deficiência;

IV. Reservar, em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público, ou privado de uso coletivo e em vias públicas, vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência ou comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados, de acordo com o Artigo 47 da Lei Federal n.º 13.146/2015;

V. Destinar vagas para pessoas com deficiência, na proporção de 2% (dois por cento) e para idosos na proporção de 5% (cinco por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga para cada, devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade, em acordo com o Artigo 47 da Lei Federal n.º 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência e do Artigo 41 da Lei Federal n.º 10.741/2003 – Estatuto do Idoso, bem como da Resolução n.º 303/2008 do CONTRAN.

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

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

§ 3.º – A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no Inciso XVII do Artigo 181 da Lei n.º 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

## **CAPÍTULO X**

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

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

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

- I. A equipe técnica do órgão de Mobilidade Urbana deverá conter profissionais habilitados e com formação adequada à função, que coordenarão as atividades de monitoramento da implantação do plano, execução de suas ações e acompanhamento dos resultados.
- II. Buscar parcerias com instituições privadas (PPP's) para o financiamento da mobilidade urbana;
- III. Criar banco de projetos municipais relacionados com acessibilidade e mobilidade urbana, na SMPU.

## **SEÇÃO I**

### **Legislação Urbanística e de Transportes**

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

- I. Compatibilizar a legislação urbanística municipal com as diretrizes da mobilidade urbana estabelecidas nesta Lei;
- II. Articular os setores responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito, obras e fiscalização no sentido de aperfeiçoar a gestão da mobilidade urbana.

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

- I. Incentivo ao melhor uso da infraestrutura logística instalada na cidade, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;
- II. Planejamento, implantação e ampliação da cadeia logística de diferentes modais;
- III. Planejamento, implantação e ampliação da infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;
- IV. Regulamentação e monitoramento da circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

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

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

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

II. Criar legislação específica para a regulamentação dos estacionamentos privativos, visando à implantação de melhorias na operação do transporte coletivo, bem como à implantação de vias preferenciais ou exclusivas de pedestres e de infraestrutura cicloviária;

## **SEÇÃO II**

### **Campanhas de educação para a mobilidade urbana**

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

I. Ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana;

II. Contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito;

III. Construir coletivamente a visão de Município e dos deslocamentos que nele ocorrem;

IV. Democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pelo fortalecimento e inclusão de diferentes atores no processo.

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

I. Desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;

II. Utilização formas de educação visando à conscientização e convivência harmonicamente pedestres e motoristas;

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

**Art. 76** – São propostas gerais para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I. Criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos voltados para educação no trânsito e mobilidade urbana;

II. Criar campanhas periódicas na mídia para incentivo ao uso do transporte não motorizado;

III. Criar campanhas periódicas na mídia de promoção de segurança viária;

IV. Realizar campanhas periódicas educativas para o controle da velocidade nas ruas e na entrada das faixas elevadas de pedestres, especialmente para os motociclistas;

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

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

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

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



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

I. Definição e implantação da Nova Rodoviária Intermunicipal às margens da Rodovia Presidente Dutra (BR 116) em local a ser escolhido, situado a no máximo 1,0 Km (um quilômetro) de distância de trevos em ambos os sentidos, e em um raio máximo de 2,5 Km (dois quilômetros e meio) de distância da Praça Ponce de León; dispendo de uma área mínima de 5.000 m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados);

II. Criação de área pública de estacionamento em área lindeira à Rodovia Presidente Dutra, remunerada ou não, dotada de infraestrutura de funcionamento e segurança, para abrigar os caminhões sem a necessidade de sua entrada na cidade para carga ou descarga, podendo vir a ser um entreposto comercial, industrial ou aduaneiro;

III. Criação de um plano de incentivo para que as empresas de transporte de carga situada nos bairros da Cidade, venham a se transferir para as margens da Rodovia Presidente Dutra;

IV. Criação de um plano de contingência para que as garagens das empresas de transporte coletivo de passageiros, tenham rotas alternativas de acesso e não fiquem confinadas a uma única rota de entrada e saída;

V. Criação de um plano de duplicação do número de pontes existentes para a melhoria geral da mobilidade urbana, entre os diversos bairros situados em ambas as margens do Rio Paraíba do Sul, notadamente as ligações entre Vila Maria/Vista Alegre, Saudade/Vila Brígida e Vila Barbará/Ano Bom.

## **CAPÍTULO XII**

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

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

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

§ 1.º – O desenvolvimento da rede de edifícios-garagem poderá ocorrer através da iniciativa privada, de uma PPP ou da interveniência do Executivo Municipal, com a desapropriação do imóvel para posterior concessão da construção e exploração do serviço de estacionamento no edifício construído;

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

### **CAPÍTULO XIII DAS RECEITAS ADICIONAIS**

**Art. 81** – Os recursos Municipal, Estadual e Federal destinados as intervenções do Plano de Mobilidade Urbana devem ser incluídos no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei de Orçamento Anual, mediante aprovação e gestão do Fundo Municipal de Transportes para a implantação, manutenção, requalificação e reconstrução da infraestrutura de todos os modais.

**Art. 82** – O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, garantindo que a receita auferida seja destinada à manutenção de calçadas e execução da rede cicloviária.

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

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

**Art. 83** – Aos empreendimentos particulares causadores de impacto na mobilidade urbana (PGT's), cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre, ao ciclista, às vias do transporte coletivo e aos logradouros públicos em geral, ao longo das respectivas rotas de acesso em raio equivalente a 150 m (cento e cinquenta metros) a partir do limite mais próximo do lote, ou a área de impacto indicada no Estudo de Impacto de Vizinhança, o que for maior.

Parágrafo único – Neste caso, cabe a recuperação dos abrigos dos pontos de transporte público coletivo existente, bem como a construção e implantação de novos abrigos e baias, dimensionados à demanda gerada, no momento da aprovação do respectivo projeto ou do licenciamento da atividade.

## **CAPÍTULO XV DISPOSIÇÕES FINAIS**

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

### **I. Cadernos de Justificativas:**

1. Sumário; Apresentação; Preâmbulo;  
Tópico 01: Introdução;  
Tópico 02: Histórico da Cidade;  
Tópico 03: Caracterização do Município;
2. Tópico 04: Serviço de Transporte Público Coletivo;
3. Tópico 05: Circulação Viária;
4. Tópico 06: Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana;
5. Tópico 07: Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
6. Tópico 08: Integração dos modais de transporte público e destes com os privados e não motorizados;
7. Tópico 09: Transporte de cargas;
8. Tópico 10: Polos geradores de viagens;
9. Tópico 11: Áreas de estacionamento;
10. Tópico 12: Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
11. Tópico 13: Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
12. Tópico 14: Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;
13. Tópico 15: Recomendações Propostas da CEPLAM;
13. Tópico 16: Participação da Sociedade, Propostas e Imagens.

### **II. Estudos Técnicos:**

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

III. Manuais:

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

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

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

**Art. 87** – A aprovação do licenciamento de empreendimentos considerados PGT's, fica condicionada à análise e aprovação prévia do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que detalhará os impactos, positivos ou negativos, no entorno do empreendimento abordando, inclusive, os reflexos nas vias adjacentes e no trânsito em geral, bem como as formas de mitigação desses efeitos, em especial os edifícios enquadrados no Plano de Verticalização da Área Central, a que se refere a Lei Complementar n.º 87/2023.

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

- I. Efetuar a contratação dos Monitores Urbanos, a que se refere o Artigo 9.º, § 1.º inciso IV, do PDDUA – curto prazo;
- II. Desenvolver estudos visando a instalação mais mecanismos efetivos para controle da velocidade nas vias urbanas, tais como rampa elevada para pedestres, semáforo, radar, temporizador, entre outros – curto prazo;
- III. Desenvolver estudos para regulamentação dos locais de paradas de veículos de transporte escolar, pontos de carga e descarga, pontos de ônibus e pontos de táxi – prazo imediato;
- IV. Rever o dimensionamento dos tempos de ciclo dos semáforos existentes conforme a variação do fluxo de veículos e implementar novos locais de sinalização semafórica – prazo imediato;
- V. Tornar disponíveis no portal da Prefeitura e via aplicativos, as informações sobre todas as linhas, os pontos e os abrigos de ônibus, com o fornecimento de listas e mapas – prazo imediato;
- VI. Efetuar as seguintes alterações legislativas para propiciar o início da implementação da rede de edifícios-garagem – prazo imediato:
  - a) incluir os seguintes projetos na Seção II – Da Estratégia de Consolidação e Articulação do Tecido Urbano, Art. 6º § 2º do atual Plano Diretor: *“Projeto de Implantação de Edifícios-Garagem na Área Central”* e *“Projeto de Racionalização do Uso do Espaço Urbano na Área Central”*;
  - b) revisar o Art. 32 da Seção V – “Da Operação Urbana Consorciada” do atual Plano Diretor, objetivando permitir a execução de operações urbanas de forma simplificada a exemplo de outros municípios brasileiros;
  - c) revisar e atualizar a Seção IV – “Das Edificações para Serviços Ligados à Rede Viária” do Capítulo III – “Das Edificações Não Residenciais”, da Lei Complementar n.º 008/1992 – Código de Edificações, com especial atenção para o tópico de interesse para o PLANMOB, os edifícios-garagem visando a flexibilização máxima das exigências e índices urbanísticos, onde for possível e não ferir a qualidade técnica do projeto, bem como as NBR vigentes;
  - d) revisar, atualizar e ampliar a Seção XVI - “Da Área de Estacionamento de Veículos” do Capítulo IV – “Das Condi-

ções Mínimas dos Componentes Básicos”, da Lei Complementar nº 53/ 2007 – Código de Execução de Projetos, de Edificações e de Obras – CODEX, com especial atenção para o tópico de interesse para o PLANMOB, os estacionamentos da Área Central – em particular as áreas destinadas à carga e descarga, pontos de táxi, pontos e terminais de ônibus e de controle de horário, zona azul, estacionamentos rotativos horizontais particulares, estacionamentos rotativos em edifício-garagem e ciclovias/ciclofaixas;

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

**Art. 89** – As áreas remanescentes do Pátio Ferroviário de Manobras existentes na Área Central da Cidade, que serão transferidas pelo Governo Federal ao Município de Barra Mansa, serão tratadas em separado através de um **Plano Diretor de Utilização das Áreas Remanescentes**, a ser executado num prazo máximo de 01 (um) ano após a entrega definitiva das obras e da transferência das respectivas áreas.

Parágrafo único – A Administração Municipal poderá desde já, estabelecer a utilização que julgar mais adequada aos remanescentes que lhe forem sendo entregues gradativamente, independentemente das recomendações futuras do Plano Diretor, como por exemplo a criação de vagas de estacionamento como forma de mitigação deste problema, de forma subsidiária ao estabelecido nos Artigos 69 a 76 do Título X – Dos Estacionamentos, desta Lei.

**Art. 90** – Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA, ..... DE ..... DE 2023.

**RODRIGO DRABLE COSTA**

**Prefeito**

