

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



**VOLUME 3**

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO I</b> .....	4
<b>1- APRESENTAÇÃO</b> .....	4
<b>2- OBJETIVOS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES – PLANMOBS</b> .....	4
<b>3- METODOLOGIA E PARTICIPAÇÃO DO PLANMOBS</b> .....	5
<b>CAPÍTULO II</b> .....	6
<b>1- DOS CONCEITOS</b> .....	6
<b>SEÇÃO I</b> .....	7
<b>2- DAS DEFINIÇÕES</b> .....	7
<b>SEÇÃO II</b> .....	14
<b>3- DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES, OBJETIVOS GERAIS DO PLANMOBS</b> .....	14
<b>4- DO SISTEMA DE MOBILIDADE</b> .....	18
<b>CAPÍTULO III</b> .....	19
<b>SEÇÃO I</b> .....	19
<b>1- DOS MEIOS NÃO MOTORIZADOS (PEDESTRE, CICLISTA E TRAÇÃO ANIMAL)</b> .....	19
<b>PEDESTRE</b> .....	19
<b>CICLISTA</b> .....	20
<b>TRAÇÃO ANIMAL</b> .....	21
<b>SEÇÃO II</b> .....	21
<b>2- DOS MEIOS MOTORIZADOS (TERRESTRE, HIDROVIÁRIO E AÉREO)</b> .....	21
<b>TERRESTRE</b> .....	21
<b>HIDROVIÁRIO</b> .....	21
<b>AÉREO</b> .....	23
<b>SEÇÃO III</b> .....	24
<b>3- DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE (ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO, MODERADOR DE VELOCIDADE, PAVIMENTAÇÃO, SINALIZAÇÃO E ESTACIONAMENTO)</b> .....	24
<b>ACESSIBILIDADE</b> .....	24
<b>SISTEMA VIÁRIO</b> .....	27
<b>MODERADOR DE VELOCIDADE</b> .....	34

PAVIMENTAÇÃO.....	34
SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA .....	34
ESTACIONAMENTO.....	35
SEÇÃO IV .....	37
4- DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS.....	37
SEÇÃO V.....	39
5- DO ADENSAMENTO DO SOLO E GESTÃO .....	39
SEÇÃO VI.....	40
TRANSPORTE INDIVIDUAL (PARTICULAR E PATINETE, BICICLETA E OUTROS EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS OU NÃO).....	40
TRANSPORTE ESCOLAR.....	43
TRANSPORTE RECREATIVO (TRENZINHO, ÔNIBUS E SIMILARES) .....	44
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO (Alta e Média Capacidade) .....	44
TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (aplicativo, compartilhado, táxi) .....	46
TRANSPORTE DE CARGA – LOGÍSTICA.....	47
PLANO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	48
CAPÍTULO IV .....	50
1- DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR .....	50
CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL .....	50
2- DISPOSIÇÕES FINAIS.....	50

## CAPÍTULO I

### 1- APRESENTAÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes - PLANMOBS, é um instrumento de gestão pública, norteador e estratégico para orientar ações, projetos, investimentos e melhor ordenamento no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

### 2- OBJETIVOS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES – PLANMOBS

O PLANMOBS tem por objetivo geral incorporar os princípios da mobilidade sustentável, com foco no transporte coletivo e o transporte não motorizado, através da adoção de diretrizes e medidas orientadas para um sistema de transporte urbano seguro, eficiente e acessível.

Os objetivos específicos foram estruturados no sentido de reduzir o uso do transporte motorizado individual e promover viagens por veículos não motorizados.

2.1- Implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre o transporte, o trânsito, as pessoas, a saúde, a educação, o meio ambiente e o direito à cidade;

2.2- Promover projetos que reforcem e incentivem a criação de núcleos urbanos e distritais, de zonas residencial, comercial e mista quanto a tipologia e uso do espaço edificado e do não edificado, com rigor técnico quanto aos parâmetros da legislação específica e do desenvolvimento sustentável, com ênfase no transporte coletivo e transporte ativo;

2.3- Implementar políticas de Transporte não motorizado e desenvolver uma infraestrutura de qualidade, facilitando a locomoção de pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida;

2.4- Planejar com o menor prazo a transição para veículos menos poluentes, com prioridade aos de energias renováveis;

2.5- Reduzir o impacto dos transportes e dos deslocamentos sobre o meio ambiente e a saúde pública;

2.6- Promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na mobilidade local e regional;

- 2.7- Priorizar a adequação do sistema viário estrutural visando a eficiência, eficácia e efetividade da mobilidade, que inclui a qualificação por implantação de pisos drenantes e antiderrapantes eliminando barreiras para mobilidade a pé;
- 2.8- Aumentar a parcela de deslocamentos utilitários diários realizados a pé, por bicicleta e transporte público;
- 2.9- Ampliar as condições para um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente por bilhetagem eletrônica;
- 2.10- Incentivar a integração intermodal no transporte coletivo de passageiros;
- 2.11- Integrar os projetos e planos afetos à mobilidade de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade regional;
- 2.12- Garantir a qualidade na prestação dos serviços de transporte público e dos agentes públicos municipais;
- 2.13- Otimizar critérios e prazos para as autorizações, permissões e concessões do sistema de transporte público, sempre com métodos de avaliação e obtenção de resultados positivos permanentemente, especialmente por processos educacionais;
- 2.14- Implementar sistemas de micro mobilidade, que são os meios de transportes que servem para percorrer distâncias curtas, normalmente o primeiro ou o último quilômetro de um trajeto.

### **3- METODOLOGIA E PARTICIPAÇÃO DO PLANMOBS**

O PLANMOBS foi desenvolvido através de um amplo processo participativo de vários setores da sociedade, definido em etapas e atividades, com destaque para ações político-institucionais envolvendo a gestão pública e a sociedade local em geral, setores organizados como comércio, instituições de ensino e órgãos representativos de classe profissional. Ações complementares foram realizadas, tais como:

I- Leitura técnica (Secretarias Municipais, Entidades e Instituições locais);

II- Leitura Comunitária e Eventos (Seminários, Mesas Redondas, Palestras e reuniões participativas Comunitárias na Sede e nos Núcleos Distritais);

III- Processo Participativo (Disponibilização de e-mail e contato telefônico, Enquete no Portal ([www.campos.rj.gov.br](http://www.campos.rj.gov.br)), Reuniões Plenárias, Câmaras Temáticas e Audiências Públicas);

IV- Consolidação (Projeto de Lei a ser analisado pelo Núcleo Gestor - Grupo de Trabalho Executivo (GTE), Prefeito, Câmara de Vereadores e Participação da Sociedade);

V- Publicação no Diário Oficial do Município.

LEI nº ....., de .... de ..... de 2022

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ.

## CAPÍTULO II

### 1- DOS CONCEITOS

**Art.1º.** Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes - “PLANMOBS” e estabelece as diretrizes para a implantação, o acompanhamento e o monitoramento de sua avaliação, revisão e atualização periódica, com o objetivo de efetivar permanentemente a Política Municipal de Mobilidade Urbana estabelecida pela Lei Federal no 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**Parágrafo único:** O PLANMOBS tem por finalidade orientar as ações do Município de Campos dos Goytacazes no que se refere ao uso do solo, modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Campos dos Goytacazes.

**Art.2º.** O PLANMOBS guarda compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes, estabelecido pela LEI COMPLEMENTAR Nº 015, DE 07 DE JANEIRO DE 2020, com as normas e condições para parcelamento, perímetro, ocupação e uso do solo urbano no Município, previstas pelas LEI COMPLEMENTAR Nº 016, DE 07 DE JANEIRO DE 2020 e LEI Nº 7975, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2007, e com as normas de acessibilidade da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (atualizada pela Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020) ,

do Decreto Federal no 5.296, de 02 de dezembro de 2004, da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, do Decreto nº 7.888, de 15 de janeiro de 2013, da Lei 13.089 de 12 de janeiro de 2015, da Lei 13.146 de 07 de julho de 2015, da NBR 9050 de 2020, da NBR 16537 de 27 de junho de 2016 e, da Lei 13.640 de 26 de março de 2018.

## SEÇÃO I

### 2- DAS DEFINIÇÕES

**Art. 3º.** Para efeito de aplicação do presente Plano, ficam estabelecidas as seguintes definições:

- **ACESSIBILIDADE:** possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.
- **BAIA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE:** recuo implantado no passeio público em espaço do afastamento do prédio, destinada a permitir a parada do veículo sem obstrução do fluxo de trânsito das vias Arteriais e Eixos de Comércio e Serviço
- **BUS RAPID SERVICE (BRS):** sistema de transporte coletivo urbano que se caracteriza pelas faixas preferenciais de ônibus, pela implantação de um conjunto de medidas que possibilitam a melhoria na qualidade do serviço do transporte público por ônibus, incluindo a racionalização das linhas, o escalonamento dos pontos de parada, a fiscalização eletrônica para controle de acesso de veículos particulares e um eficaz sistema de informação ao usuário;
- **BUS RAPID TRANSIT (BRT):** sistema de transporte coletivo urbano ou metropolitano por ônibus de média e/ou alta capacidade, com alto desempenho e qualidade
  - a) assegurado pela velocidade operacional, regularidade dos headways (intervalos de tempo entre os veículos), em pistas ou faixas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem por sistemas eletrônicos;
  - b) embarque e desembarque em nível, sistema seguro de informação aos usuários, e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real através de Centros de Controle Operacional, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança.
- **BICICLETA EMBARCADA:** transporte de bicicletas nos veículos do Sistema de Transporte coletivo público de passageiros;
- **BICICLETÁRIO:** espaço delimitado exclusivamente para o estacionamento de bicicletas (convencional ou elétrica), sinalizado, coberto ou não, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- **BICICLETÁRIO MULTIFUNCIONAL:** espaço com controle de acesso destinado ao estacionamento de bicicletas, coberto e podendo contar com banheiros e vestiários, além de ponto de vendas de bebidas não alcoólicas, lanches prontos e produtos destinados à manutenção de bicicletas;

- **CAIXA DE RUA:** conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;
- **CALÇADA:** parte da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em nível mais elevado do que a via pública, podendo quando preservadas as condições normativas haver, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- **CANTEIRO CENTRAL:** espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional e esteticamente;
- **CALÇADA COMPARTILHADA:** espaço sobre a calçada ou canteiro central, destinado ao uso simultâneo de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, com prioridade do pedestre, desde que devidamente sinalizado;
- **CALÇADA PARTILHADA:** espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada;
- **CAMINHABILIDADE:** condição e dimensão da calçada, cruzamento e rota, que ofereça percepção de segurança pública, viária e quaisquer outras características do ambiente da cidade que tenham influência na motivação para as pessoas andarem com mais frequência e utilizarem o espaço da cidade por mobilidade ativa. Baseia-se na ótica do pedestre, pessoa deficiente ou com mobilidade reduzida, especialmente nas condições dos pisos das calçadas, conexão das rotas caminháveis, identificação, visual, sinalização e atratividade da vizinhança, segurança pública e viária;
- **CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- **CICLORROTA** ou **ROTA DE BICICLETA:** via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse;
- **CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- **CICLOFAIXA OPERACIONAL:** é uma faixa exclusiva para os ciclistas, instalada temporariamente durante eventos, isoladas por elementos canalizadores removíveis, como cones, supercones, cavaletes, grades móveis, fitas, dotadas de sinalização vertical e horizontal regulamentando seu uso;
- **CRUZAMENTO RODOCICLOVIÁRIO:** cruzamento em nível, entre a pista de rolamento e uma ciclovia ou ciclofaixa;
- **DESENHO UNIVERSAL:** concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;
- **ECVI:** Empresa de compartilhamento de veículos individuais;
- **EIT:** Estudo de Impacto de Tráfego;



- ESTACIONAMENTO:** área pública ou privada, destinada à permanência de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. Integrada ou não, a polo gerador de tráfego ou ao sistema de transporte urbano;
- ESTACIONAMENTO DE BICICLETA:** é uma área onde mais de um conjunto de suportes são instalados, com corredores separando os suportes;
- ESTACIONAMENTO ROTATIVO:** área pública ou privada, destinada à permanência de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. Integrada ou não, a polo gerador de tráfego ou ao sistema de transporte urbano. Possui caráter tarifado;
- FAIXA DE CIRCULAÇÃO/PASSEIO:** parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres;
- FAIXA COMPARTILHADA:** faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento, com garantia da rota acessível;
- FAIXA DE ESTACIONAMENTO:** faixa da via de tráfego localizada no lado esquerdo da via, destinada ao estacionamento de veículos, permitindo o acesso seguro do condutor. (deverá ter largura mínima de 2 m (dois metros));
- FAIXA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE:** faixa da via de tráfego localizada no lado direito da via, destinada a embarque e desembarque de passageiros dos diversos modais, em segurança. (deverá ter largura mínima de 2 m (dois metros));
- FAIXA DE ROLAMENTO:** faixa da via de tráfego utilizada para circulação de veículos. (deverá ter largura mínima de 3 m (três metros));
- FAIXA DE SERVIÇO:** local destinado aos mobiliários urbanos, poste de luz, sinalização vertical, tampas de inspeção e vegetação;
- FAIXA EXCLUSIVA:** faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego geral, por meio de sinalização e/ou segregação física;
- GESTÃO DA DEMANDA ou GERENCIAMENTO DA DEMANDA:** medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;
- IMPEDÂNCIA:** elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres ou outras modalidades de transporte, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização;
- INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA:** elementos que servem de suporte para uma estrutura ou sistema para circulação de bicicletas, tais como: Ciclovias; Ciclofaixas; Ciclorrotas; espaço compartilhado, bicicletários, estacionamento de bicicletas, paraciclos e demais equipamentos urbanos de suporte; sinalização cicloviária;
- INFRAESTRUTURA VIÁRIA:** conjunto de instalações, equipamentos e serviços que garantem o deslocamento dos veículos pelo espaço urbano ou rural, constituído pela pavimentação e padrão das vias, pista de rolamento (veículos motorizados e não motorizados), calçadas, drenagem, sinalização, obras de arte, contenções, etc;
- INTERSEÇÃO:** todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

- **LARGURA DO LOGRADOURO:** largura total abrangente da pista de rolamento, canteiros e passeios, limitada pelo alinhamento dos imóveis;
- **LARGURA DA VIA DE TRAFEGO:** largura da pista de rolamento, incluso faixas de rolamento, de estacionamento e de embarque/desembarque. Nas vias Arteriais essa largura deverá ser de no mínimo 9 (nove) metros
- **LOGÍSTICA:** estratégia de distribuição de cargas e passageiros, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente ou a criar, com adoção de tecnologia para operação, controle e segurança viária;
- **LOGRADOURO:** espaço livre, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;
- **MALHA CICLOVIÁRIA:** conjunto de vias destinadas a bicicletas, composta por ciclorrota, ciclovia e ciclofaixa;
- **MICROMOBILIDADE:** micromobilidade consiste no uso de veículos leves (pesam menos de 300kg), como patinetes elétricos, bicicletas, carros elétricos individuais e outros;
- **MOBILIDADE:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço da cidade, mediante a utilização da infraestrutura e dos vários meios de transporte, incluso o transporte ativo;
- **OTT:** Operadora de Tecnologia de Transporte;
- **PACTO NACIONAL PELA REDUÇÃO DE ACIDENTES:** programa ministerial coordenado, por meio do DENATRAN, com o objetivo de promover campanhas de conscientização, ações de mobilização e educativas que visam diminuir o número de mortes e outros danos causados por acidentes de trânsito;
- **PARACICLO:** suporte físico para fixação de bicicletas, onde a bicicleta é presa, podendo ser instalado como parte do mobiliário urbano ou dentro de uma área delimitada, chamada de bicicletário, em área pública ou privada;
- **PASSEIO PÚBLICO:** espaço contido entre o alinhamento frontal do lote e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, vias compartilhadas, serviços e mobiliários;
- **PEDÁGIO:** Taxa para controle de acesso de veículos motorizados, com vistas a disciplinar o uso do transporte individual;
- **PESQUISA ORIGEM/DESTINO:** pesquisa realizada com o objetivo de identificar as características dos deslocamentos usuais da população;
- **PISTA DE ROLAMENTO:** é a parte da caixa de rua, faixa, destinada à circulação dos veículos, podendo ou não ser compartilhada com meio não motorizado;
- **POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO:** política pública que envolve critérios de definição de usos das vias e espaços públicos, em especial os relacionados aos polos geradores de tráfego, para estacionamento de veículos, além da regulamentação das atividades e operação de estacionamentos, incluso ou não nas vias públicas, sejam públicas ou privadas;
- **POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS:** política pública que envolve critérios de definição de usos das vias e espaços públicos, em especial os relacionados aos polos geradores de

tráfego, para estacionamento de bicicletas, além da regulamentação das atividades e operação de estacionamentos, inclusos ou não nas vias públicas, sejam públicos ou privados;

- **POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA:** compreende o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
- **POLO GERADOR DE VIAGEM (PGV):** anteriormente tratados na literatura como Polos Geradores de Tráfego (PGT), são empreendimentos ou eventos de distinta natureza que desenvolvem atividades capazes de influenciar na infraestrutura urbana e no uso do solo das áreas onde estão inseridos e de conformidade com a disposição da Lei Federal nº 10.257 de 2001;
- **PRAÇA DE RETORNO (Cul-de-Sac):** dispositivo ao final de uma via (rua) sem saída, que permite o veículo fazer a conversão de retorno;
- **PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA:** programa que tem como objetivo analisar a malha viária existente e priorizar a implantação das novas conexões viárias, considerando as propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade;
- **PROJETO-PILOTO:** esforço temporário empreendido para testar a viabilidade de uma solução apresentada;
- **REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** compreende os sistemas de média e alta capacidade de transporte, operados por diferentes tecnologias (ônibus, VLT, trem, etc);
- **REDE CICLOVIÁRIA:** é o conjunto de infraestruturas exclusivas ou compartilhadas (com outros veículos ou pedestres) para a circulação de pessoas em bicicletas. Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas são infraestruturas para a circulação de bicicletas;
- **ROTATÓRIA:** tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz à diminuição da velocidade em cruzamentos;
- **ROTAS URBANAS DE CARGA:** são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;
- **SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL:** largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;
- **SEPARADOR FÍSICO:** elemento que delimita o uso de determinada área;
- **SISTEMA CICLOVIÁRIO:** sistema de mobilidade não motorizado é o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas, locais específicos para estacionamento de bicicletas e de ações e programas de incentivo ao uso da bicicleta.
- **SISTEMA DE ALTA, MÉDIA CAPACIDADE:** sistema, nas diversas modalidades de transporte, que garante o transporte de grande quantidade de passageiros de forma ágil em áreas urbanas a partir da prioridade de passagem nas vias com capacidade variando entre 10.000 (dez mil) a 80.000 (oitenta mil) passageiros/hora/sentido;
- **SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS:** sistema de utilização de bicicletas sob demanda, podendo ser público ou privado, onde o usuário solicita a reserva de uma bicicleta convencional ou elétrica através de um aplicativo de celular;

- SISTEMA DE CONTROLE DE TRÁFEGO:** conjunto de equipamentos e softwares que possibilitem o controle dos fluxos de tráfego nas vias urbanas, pelo acionamento de semáforos em pontos específicos da cidade;
- SISTEMA DE TRANSPORTE:** conjunto de partes (veículos, vias, terminais) que se interagem de modo a promover o deslocamento espacial de pessoas e mercadorias, segundo vontade dos usuários, programação dos operadores e regras estabelecidas;
- SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO:** conjunto de serviços de transporte coletivo público organizados de forma a interagirem sistemicamente;
- SISTEMA DE MOBILIDADE:** 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;
- 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;
- SISTEMA VIÁRIO:** conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;
- SISTEMA VIÁRIO ARTICULADOR:** sistema viário que propicia a articulação de diferentes áreas de uma região;
- SISTEMA VIÁRIO BÁSICO:** o Sistema Viário Básico que compreende as vias locais e coletoras, que podem incorporar;
- SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL:** o Sistema Viário Estrutural é caracterizado por dispor de forma ordenada a integração das principais regiões da cidade, formado por vias arteriais e de trânsito rápido, que se integram através das vias coletoras e podem incorporar malha cicloviária;
- SISTEMA RODOVIÁRIO:** o Sistema Rodoviário é caracterizado por vias Municipais, Estaduais e Federais, de acesso ao município e tráfego interurbano de alta velocidade e que possuem as suas características de trânsito e fluxo definidos em legislação específica. Podem ainda, incorporar malha cicloviária, desde que atendida legislação específica;
- TERMINAL MULTIMODAL:** equipamento para embarque e desembarque de passageiros, dotado de infraestrutura, própria e complementar, para os meios motorizados e não motorizados;
- TRANSPORTE COLETIVO ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS:** Serviço de transporte coletivo de passageiros que atua em caráter complementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros, operado por veículos com média capacidade de passageiros que será prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas;
- TRANSPORTE MOTORIZADO:** tipo de transporte que utiliza veículo automotor;
- TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO/ATIVO:** tipo de transporte que utiliza o esforço humano;
- TRANSPORTE COMERCIAL:** serviço de transporte de passageiros privado coletivo ou público ou individual;
- TRANSPORTE COMPARTILHADO:** meio não motorizado ou motorizado, disponibilizado para deslocamento individual ou por carona, controlado por aplicativo;

- **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 INTERMUNICIPAL:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;
- **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 INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- **TRANSPORTE PÚBLICO:** serviço de transporte proporcionado pelo poder público e que atende a todos os cidadãos, sem qualquer distinção;
- **TRANSPORTE SOLIDÁRIO:** uso alternado de um automóvel particular, por duas ou mais pessoas. Em geral, os participantes solidários, são proprietários de um automóvel e alternam o seu uso deslocando apenas um veículo para as viagens do grupo, resultando em economia e redução de congestionamento no trânsito;
- **TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- **TRICICLO:** veículo de três rodas;
- **UNIDADES DE PLANEJAMENTO:** unidades territoriais de referência para a concepção e implementação de políticas e intervenções setoriais, de forma integrada, nas diversas instâncias da Administração Municipal;
- **UFICAS:** Unidade Fiscal do Município;
- **VAGA:** espaço destinado ao estacionamento de veículos;
- **VEÍCULO POR APLICATIVO:** atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros;
- **VEÍCULO COMPARTILHADO:** serviço de locação de veículos disponibilizados em vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos;
- **VIA COMPARTILHADA:** via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;
- **VIA EXCLUSIVA:** via de circulação aberta exclusivamente ao tráfego de determinadas categorias de veículos, devidamente sinalizadas para tal;
- **VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES:** via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros;
- **VIA:** superfície por onde transitam veículos, motorizados e não motorizados, compreendendo a pista, dotada ou não de canteiro;

- **VIA ARTERIAL:** é aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito originado das vias de trânsito rápido e entre as regiões da cidade;
- **VIA COLETORA:** é aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arterial, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, com ordenamento de horários para o tráfego de veículo de carga;
- **VIA ESTRUTURAL:** via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano;
- **VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO:** aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em nível; Velocidade máxima 80 km/h;
- **VIA LOCAL:** é aquela destinada apenas ao acesso local, com trânsito de baixa velocidade, não permitido o tráfego de veículo de carga;
- **VIA MARGINAL:** via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, cursos d'água, permitindo a circulação e acesso às edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias;
- **VIA RURAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES:** são as destinadas ao acesso as áreas rurais do município, também identificadas por CA;
- **VIADUTO:** obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

## SEÇÃO II

### 3- DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES, OBJETIVOS GERAIS DO PLANMOBS

**Art.4º.** O PLANMOBS obedece aos seguintes princípios:

I- Reconhecimento do espaço público como bem comum;

II- Priorização de deslocamentos a pé e de bicicleta;

III- Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

IV- Acessibilidade e desenho universal;

V- Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

VI- Desenvolver a estruturação do sistema de transporte em observância com as ocupações territoriais;

- VII- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política de Mobilidade;
- VIII- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
- IX- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, ao uso do espaço público de circulação, vias, logradouros e edifícios;
- X- Segurança nos deslocamentos das pessoas e cargas;
- XI- Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;
- XII- Adequação da circulação de veículos de tração animal;
- XIII- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação e na prestação do serviço de transporte;
- XIV- Integração com os sistemas viários estaduais e federais;
- XV- Elaboração de diagnósticos e estudos visando avaliar as possibilidades de melhorias nos sistemas de trânsito e transportes coletivos;
- XVI- Implementação de programas educacionais e campanhas educativas visando a conscientização para aumento da segurança da mobilidade.

**Art.5º.** O PLANMOBS orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I- Priorização dos pedestres, das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida (permanente ou temporária) e dos ciclistas;
- II- Criação de medidas de estímulo à utilização do transporte ativo;
- III- Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- IV- Integração com a política municipal de desenvolvimento e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- V- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VI- Priorização dos projetos de transporte público coletivo;

VII- Integração dos diversos meios de transporte;

VIII- Planejamento da mobilidade orientado pelo gerenciamento de demanda, via sistema de controle, através de método tecnológico que permita o equilíbrio entre oferta e demanda, origem e destino;

IX- Estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

X- Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XI- Promover parcerias público-privadas para financiamento de ações necessárias à implementação do PLANMOBS;

XII- Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PLANMOBS;

XIII- Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da infraestrutura e sinalização aos meios não motorizados;

XIV- Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da estrutura do transporte público coletivo.

**Art.6º.** O PLANMOBS possui como objetivos gerais:

I- Proporcionar o acesso amplo e igualitário ao espaço da cidade, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva;

II- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III- promover o acesso aos equipamentos de serviços básicos e sociais;

IV- Proporcionar melhoria das condições da cidade no que se refere à acessibilidade, desenho universal e à mobilidade;

V- Promover o desenvolvimento com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;



VI- Consolidar a gestão participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade.

**Art.7º.** As diretrizes do PLANMOBS encontram-se estruturadas sob os seguintes temas:

I- Dos meios não motorizados (Pedestre, ciclista e tração animal);

II- Dos meios motorizados (Terrestre, hidroviário e aéreo);

III- Da infraestrutura de mobilidade (Via, moderador de velocidade, pavimentação e sinalização);

IV- Dos Polos Geradores de Viagens (em conformidade com o Plano Diretor do município);

V- Da Política de Uso do Solo e sua gestão;

VI- Da participação cidadã – Conselho Municipal de Mobilidade Urbana Lei 8755/14;

VII- Ao incremento de uma política de integração da mobilidade ativa;

VIII- Estímulo ao sistema de circulação de pedestres, integrando pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida, estabelecendo metas específicas para atendimento à acessibilidade parametrizada pelo desenho universal;

IX- Diretrizes do Sistema Cicloviário:

- a) estabelecer as diretrizes específicas, objetivos e elementos constitutivos;
- b) definir a rede cicloviária estrutural, segura, compartilhada e integrada;
- c) estabelecer as estruturas e os tipos dos estacionamentos de bicicletas;
- d) normatizar um sistema de bicicletas compartilhadas, e suas diretrizes específicas.

X- Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

XI- Integração com as políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento;

XII- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

XIII- Desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

- XIV- Integração dos diversos meios de transporte;
- XV- Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
- XVI- Estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- XVII- Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- XVIII- Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PLANMOBS;
- IXX- Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.

#### **4- DO SISTEMA DE MOBILIDADE**

**Art.8º.** Sistema de Mobilidade de Campos dos Goytacazes é o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante o deslocamento de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São os meios de transporte:

- I- Motorizados;
- II- Não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte são classificados:

- I- Quanto ao objeto:
  - a) de passageiros;
  - b) de cargas.

II- Quanto à característica do serviço:

- a) Coletivo;
- b) Individual.

III- Quanto à natureza dos serviços:

- a) Público;
- b) Privado.

§ 3º São infraestruturas da mobilidade urbana:

- I- Vias e demais logradouros públicos, inclusive metro, ferrovias, hidrovias, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas;
- II- Baias, estacionamentos, incluindo os paraciclos, estacionamentos de bicicletas e bicicletários;
- III- Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- IV- Terminais, estações e demais conexões;
- V- Sinalização viária e de trânsito;
- VI- Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## **CAPÍTULO III**

### **SEÇÃO I**

#### **1- DOS MEIOS NÃO MOTORIZADOS (PEDESTRE, CICLISTA E TRAÇÃO ANIMAL)**

##### **PEDESTRE**

**Art. 9º.** Fica o órgão municipal de planejamento - responsável por projetar, planejar e acompanhar o processo de implementação do PLANMOBS, nos termos definidos no Plano Diretor Participativo, especialmente nos arts. 405 a 413.

**Art. 10.** Implementar uma política visando a qualidade das calçadas e rotas caminháveis, que direcione qualificar a infraestrutura de mobilidade dos trajetos realizados por pedestres, prioritariamente nos equipamentos públicos municipais, estaduais e federais, os pontos de acesso ao transporte público coletivo e os polos geradores de viagens, que poderão utilizar faixas compartilhadas, a ser definido pelo órgão municipal de planejamento, nos termos da Norma de Acessibilidade - NBR 9050/20 e Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – Lei nº 13146/15.

§ 1º Após a realização das consultas públicas e procedimentos descritos no § 4º deste artigo, o órgão municipal de planejamento deverá elaborar estudos para qualificação de calçadas e rotas caminháveis, definindo os trajetos à serem qualificados, sua ordem de prioridade, o cronograma e os modos de execução.

§ 2º Essa política abrangerá os trajetos realizados por pedestres, entre os equipamentos e os polos geradores de tráfego e equipamentos públicos, municipais, estaduais e federais, sendo prioritários aqueles entre unidades escolares e de saúde, o primeiro ponto de acesso ao transporte coletivo e secundários os polos geradores de tráfego públicos e privados, atendendo a legislação, norma de acessibilidade e desenho universal.

§ 3º A requalificação deverá beneficiar todos os passeios públicos da quadra em que o trajeto está inserido, além e integrar o trajeto com a próxima quadra e assim sucessivamente.

§ 4º Fica o órgão municipal de planejamento responsável por identificar os equipamentos públicos municipais, estaduais e federais e os pontos de acesso do transporte coletivo em suas respectivas áreas de abrangência.

§ 5º A qualificação dos trajetos contemplados pelo Programa poderá ser financiada com: de forma privada pelos proprietários dos lotes lindeiros ao trajeto; por recursos públicos; por parceria público-privada ou através de compensações urbanísticas em conformidade com a legislação.

§ 6º O órgão municipal de planejamento ficará responsável por desenvolver os projetos técnicos de calçadas e passeios públicos e o órgão municipal de infraestrutura por conduzir e fiscalizar a execução de obras das calçadas e passeios públicos, visando a total segurança e confortos aos pedestres.

§ 7º Todo o projeto de edificação – reforma, acréscimo e novo – deverá apresentar também, projeto construtivo, executivo (detalhado) das calçadas frontal e lindeiras, compatibilizando-as conforme a legislação, normas de acessibilidade e de desenho universal.

## CICLISTA

**Art. 11.** Fica o órgão Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) responsável pela implantação da malha cicloviária integrada de Campos dos Goytacazes.

**Art. 12.** Esta Lei define as condições para a malha cicloviária integrada com a infraestrutura adicional necessária, como: piso regular antiderrapante, iluminação para ciclismo noturno, largura conforme recomendação de legislação em vigor, arborização ou cobertura artificial (ao longo de vias coletoras e arteriais e corredores estratégicos), paraciclo, estacionamento de bicicletas e bicicletário, além de elementos de apoio e suporte para as bicicletas (garagem mecânica, banheiro, etc), e nos modais motorizados complementares, próximos as estações e terminais de embarque e desembarque. O órgão municipal de planejamento, definirá o sistema de cobertura natural ou artificial nos trechos da malha cicloviária. Parte da estrutura cicloviária poderá ser implantada em via compartilhada, desde que dimensionada e sinalizada conforme legislação em vigor (vide mapa 01 em anexo).

## TRAÇÃO ANIMAL

**Art. 13.** Fica garantido o disposto na Lei n.º 9.605/1998, artigos 32 e 70, § 3º que tipifica respectivamente como crime ambiental e infração administrativa a prática de maus tratos aos animais.

§ 1º: Garante a execução na Lei Estadual n.º 7194 /16, artigos 1 , 2,3,4 § 1º e § 2º que dispõe sobre a obrigatoriedade do poder público através de seus órgãos competentes, a recolher os animais utilizados em transporte de cargas, materiais ou pessoas que sofram maus tratos por parte de seus donos e/ou usuários ; conceitua o ato de carregar, transportar, alugar, nestes casos, charretes, carroças e demais materiais usados para tração de animais e transporte de pessoas, materiais tais como: entulhos, lixos, mobiliário, ferragens, principalmente quando utilizados por cavalos, burros, jumentos e demais animais considerados de carga e responsabiliza todo indivíduo que utilizar animais para situações de fretamento, transportes de cargas, materiais ou pessoas, nas áreas urbanas e rurais, por quaisquer atos que caracterizam maus tratos aos mesmos.

§ 2º: Garante a execução da portaria EMUT n.º 83/1998 e posteriores a serem editadas pelo órgão competente.

## SEÇÃO II

### 2- DOS MEIOS MOTORIZADOS (TERRESTRE, HIDROVIÁRIO E AÉREO)

#### TERRESTRE

**Art. 14.** A Secretaria Municipal de Fazenda, deverá apresentar plano de unificação técnica de nomenclatura dos logradouros, com sequência por ordem numérica dos imóveis em conformidade com o cadastro imobiliário.

**Parágrafo único:** O órgão municipal de trânsito e transporte coordenarão a aprovação e a implantação pelos entes municipal, estadual e federal, conforme as suas responsabilidades, as soluções para integração do trânsito.

#### HIDROVIÁRIO

**Art. 15.** A gestão dos recursos hídricos presentes na capital está sob a governança do respectivo ente federado, entre as bacias componentes da Rede do Baixo Paraíba do Sul – RBPS. A Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul, é a principal unidade de gerenciamento dos recursos hídricos e aquela que cobre quase a totalidade da área do Município de Campos dos Goytacazes.

**Art. 16.** O comitê da Bacia do Baixo Paraíba criado pelo Decreto Estadual nº 41.720, em 03 de março de 2009 para deliberar sobre o gerenciamento dos recursos hídricos da região com participação do Estado e do Município além da sociedade civil organizada. Entre os diversos objetivos do comitê estão especialmente: a compatibilização do gerenciamento dos recursos hídricos e a proteção dos mananciais com o uso e ocupação do solo, o desenvolvimento regional, sócio econômico e a proteção do meio ambiente; apoiar o desenvolvimento do transporte aquaviário e seu aproveitamento econômico de forma compatível com os usos múltiplos e o controle de inundações, ainda, garantir os meios de abastecimento ao consumo humano. Dessa forma, qualquer ação de transporte e mobilidade urbana de iniciativa da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, utilizando os recursos hídricos da região, deve passar por deliberação do comitê.

**Art. 17.** O órgão municipal de planejamento, elaborará estudo, mapeará e desenvolverá a rede de hidrovias municipais (REHIM), de acordo com o estudo, a ser denominado de Transporte Aquaviário Municipal - TAM. O mesmo deverá ser dividido em transporte de passageiros e transporte de cargas públicas e privadas comerciais ou não, sendo:

I- Transporte aquaviário municipal de cargas públicas: caracteriza-se pelo transporte de cargas pesadas e volumosas de interesse público tais como: sedimentos de drenagem – resultante de materiais depositados no fundo dos leitos de rios e lagos e diversos resíduos de superfície. Essa categoria pode incluir lodo contaminado e toda sorte de detritos lançados nas margens dos corpos d'água; lodo de ETE e ETA – subproduto do tratamento de águas e esgoto gerado em Estações de Tratamento de Esgoto (ETE) e Estações de Tratamento de Água (ETA); lixo urbano – parte dos descartes de resíduos sólidos urbanos gerados por domicílios e estabelecimentos comerciais, resíduos de varrição de ruas, de poda e capina, resíduos industriais e rurais; entulho – caracterizado por restos de todo tipo de materiais de construção, incluindo minerais e não minerais; terra – resultante de escavações promovidas por obras civis privadas e públicas;

II- Transporte aquaviário municipal de cargas comerciais: caracteriza-se pelo transporte de cargas comerciais tais como: cargas comerciais pioneiras – são resultado do processamento de cargas públicas triadas para reciclagem, reuso, destinados ao uso em agricultura, pavimentação, etc.; insumos para a construção civil – como areia e brita, além de materiais resultantes do processamento de inertes; hortifrutigranjeiros – produtos da agricultura e pescados das regiões periféricas;

III- Transporte aquaviário municipal de passageiros: garantido acesso nos termos do decreto Federal 5296/2004, o transporte de passageiros pelo hidroanel do estudo e desenvolvimento da REHIM a ser definido pelo planejamento do órgão municipal de planejamento, será dividido em: passageiros – transporte universal complementar aos demais sistemas de transporte de superfície terrestre, com utilização de barcos específicos para essa finalidade; veículos – transporte de veículos motorizados, coletivos ou individuais, e não motorizados, utilizando ou não alças para travessia de reservatórios; turismo – transporte dedicado ao turismo e ao lazer, em diversas modalidades, como: educação ambiental e cultura, dentre outros.

**Art.18.** Por definição o órgão municipal de planejamento, definirá a necessidade do Hidroanel Municipal quanto a diversidade de equipamentos e infraestruturas de transbordo, que pode ser de caráter interurbano e intraurbano, além das distritais, conforme o caso. Entre eles podem ser destacados os Portos Aquaviários Urbanos de Cargas Públicas que se dividem em dois tipos:

I- Portos de origem que enviam cargas pela hidrovia tais como: dragaportos – fixos ou móveis são destinados à manutenção permanente da hidrovia, utilizados nos serviços contínuos de desassoreamento; lodoporto – porto construído em locais adjacentes às estações de tratamento de água e esgoto para recolhimento de lodo para tratamento em outra área; ecoporto – porto construído em locais estratégicos do hidroanel para recebimento e transbordo de resíduos sólidos pré-triados para reciclagem; transportos – portos para recebimento de entulho, terra e outros resíduos sólidos não triados para triagem ou transbordo de grandes volumes;

II- Portos de destino que recebem e transformam cargas de resíduos sólidos: triportos – portos intermodais para carga, descarga, triagem e processamento de resíduos. Têm por característica agregar múltiplas funções e ser acessível pelos modos rodo e hidroviário;

III- O conjunto das intervenções previstas no projeto do Hidroanel Municipal, poderá necessitar do desenvolvimento de veículos com características especiais para o transporte de carga e passageiros. Entretanto, será necessário o reconhecimento dessas especificidades pelo órgão municipal de planejamento, de modo a promover o correspondente incentivo público ou público-privado à produção, de forma a estabelecer um novo mercado de formação para esses equipamentos.

## AÉREO

**Art. 19.** O Sistema de Infraestrutura Aeroviária é composto por linhas de transporte de carga e passageiros por aviões e helicópteros em viagens com origem ou destino no Aeroporto Bartolomeu Lisandro (ABL) (ou em sobrevoo da capital do Estado e outras regiões) e pelas instalações e equipamentos necessários para o serviço. É atividade de âmbito regional e nacional em que os aeroportos, aeródromos e heliportos localizados nos municípios têm uso compartilhado entre estas municipalidades e destas com diversos municípios e estados.

**Art. 20.** O sistema aeroviário é um dos componentes do sistema de mobilidade e na esfera municipal o transporte aéreo deve ser controlado quanto às interferências causadas pela geração e atração de viagens terrestres, decorrentes tanto do transporte de pessoas como de carga. Os aeroportos são polos de atração regional, parte das viagens geradas são demandas de outras municipalidades e estados. Analogamente o transporte aéreo deve ser controlado quanto aos impactos ambientais causados por sua operação, com permanente monitoramento e aprimoramento das operações.

**Art. 21.** A instalação e operação dos equipamentos de infraestrutura aeroportuária (aeroportos, aeródromos, heliportos e helipontos e instalações de apoio) devem obedecer ao disposto pela legislação municipal além do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e demais normas federais e estaduais. O conjunto das atividades do sistema aeroviário deve seguir as diretrizes de:

I- Respeito às condições de segurança, salubridade e conforto da população limdeira aos equipamentos da infraestrutura aeroportuária;

II- Respeito às condições ambientais e urbanísticas das áreas de influência da infraestrutura aeroportuária bem como das atividades de deslocamento das aeronaves sobre as áreas urbanas.

**Art. 22.** A instalação, reforma e ampliação dos equipamentos de infraestrutura aeroportuária no ABL, deverá ser submetida à prévia análise ambiental apresentadas em Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA ou EIVI/RIV – quando couber, ao Conselho Municipal de Mobilidade. O estudo de impacto ambiental deve observar e estabelecer normas, sobretudo as relativas a horários de funcionamento, aproximação e saída das aeronaves, geração de ruídos e vibrações. A análise de aprovação destes equipamentos deve tratá-los como polos geradores de viagem/ tráfego, para a definição de medidas mitigadoras/compensatórias dos impactos relativos à construção, reforma e operação da infraestrutura aeroportuária.

**Parágrafo único:** O órgão municipal de planejamento, deverão elaborar o plano de transporte para a infraestrutura aeroviária e plataforma logística.

### SEÇÃO III

#### 3- DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE (ACESSIBILIDADE, SISTEMA VIÁRIO, MODERADOR DE VELOCIDADE, PAVIMENTAÇÃO, SINALIZAÇÃO E ESTACIONAMENTO)

##### ACESSIBILIDADE

**Art. 23.** O órgão municipal de planejamento, desenvolverá o planejamento para a implantação do projeto de padronização e acessibilidade universal das calçadas, conforme conceitos de Desenho Universal, com prioridade para os equipamentos urbanos e polos geradores de tráfego.

**Parágrafo único:** O planejamento de padronização e acessibilidade das calçadas, a ser desenvolvido pelo órgão municipal de planejamento, incluirá: faixas de uso, altura acima do pavimento livre de obstáculo, dispositivos para a inibição de estacionamento, instalação de rotas acessíveis, dotadas de



pisos táteis direcionais e de alerta, características do material de revestimento, bem como dos rebaixamentos para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e acesso de veículo motorizado.

**Art. 24.** Na implantação de loteamentos, condomínios, edificações e equipamentos urbanos, deve ser garantida a adequação de calçadas e meios-fios para assegurar as condições de circulação dos pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, incluso em todas as interseções semaforizadas ou não, com tempos adequados de travessia completa e trajetos, conforme cada caso, todos com acessibilidade, nos termos das normas e legislação em vigor.

**Art. 25.** O passeio público é parte integrante da via pública, destinado prioritariamente, à circulação de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, garantindo ao pedestre e às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, o deslocamento com acessibilidade, integração, inclusão e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade e legislação vigente.

I- O passeio público deverá em todas suas dimensões estar livre de quaisquer obstáculos não essenciais ao mobiliário urbano, inclusive sem interferência de portões e outros tipos de projeções;

II- Os postes e equipamentos de mobiliário urbanos sempre demarcados por pisos táteis, não poderão promover estreitamento nas dimensões regulamentares e nem conter acessórios em projeções laterais com altura inferior a 2,20 (dois metros e vinte centímetros);

III- O passeio público poderá, em determinadas circunstâncias devidamente sinalizados, compartilhar espaço com ciclofaixa, desde que o órgão municipal de planejamento, aprove;

IV- A construção de passeios deverá atender as definições da norma e legislação em vigor e ao conceito de Desenho Universal;

V- Em determinadas circunstâncias devidamente sinalizadas, o espaço sobre a calçada ou canteiro central, poderá ser destinado ao uso simultâneo de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, com prioridade do pedestre, desde que devidamente sinalizado e autorizado pelo IMTT.

**Art. 26.** O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel e nem ultrapassar os limites do lote.

§ 1º - Os imóveis com testada inferior a mínima definida pela Lei de Parcelamento, não possuirão rebaixo ou qualquer outro dispositivo para o acesso veicular.

§ 2º -: O rebaixo para acesso veicular obedecerá:

I- Rebaixos de até 7,0m (sete metros) cada um, sendo a distância entre eles não inferior a 5,0m (cinco metros) e a distância do rebaixo às divisas do lote não inferior a 1,00m (um metro), para lotes superiores a 10,00m (dez metros);

II- Rebaixo de, no máximo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), não necessitam de afastamento da divisa do lote, desde que único e em loteamento cujo lote mínimo seja igual ou superior a 12,00m (doze metros);

III- No loteamento cujo lote mínimo tenham testada de 6,00m (seis metros - AEIS), 7,00 (sete) metros ou 10,00m (dez metros), o acesso para veículos deverá ser alternado lote a lote, ou seja, um lote do lado direito, o seguinte do lado esquerdo e assim sucessivamente, o alinhamento do rebaixo em relação a divisa do lote não será inferior a 0,50m (cinquenta centímetros).

§3º Posto de combustível e as atividades classificadas como Segurança Industrial, de porte médio e grande nos termos do Zoneamento e Lei de Uso e Ocupação do Solo, poderão implantar rebaixo em toda testada do lote, exceto quando de esquina onde os rebaixamentos não deverão ocupar a curva de concordância das testadas:

I- Que os rebaixos distem das divisas do lote, no mínimo, 0,5m (cinquenta centímetros);

II- Atenda ao artigo nº 41.

§4º As demais atividades, nos termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo, terão a extensão de seus rebaixos conforme projeto aprovado pelo órgão municipal competente.

**Art. 27.** Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias ou em interseção viária, seja em nível ou desnível.

**Art. 28.** A baía que atender a necessidade de embarque/ desembarque de passageiros, terá a largura de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) e, deverá reservar a largura do passeio público, nos termos da Lei de Parcelamento do Solo, em atendimento ao perfil viário definido. O comprimento mínimo será de 5,00m (cinco metros).

**Art. 29.** Todos os edifícios verticais, comerciais, mistos e residenciais, assim como os imóveis que abrigarem estabelecimentos Polos Geradores de Viagens, que forem construídos deverão deixar uma baía de embarque e desembarque de passageiros, para que não haja interferência na fluidez do trânsito. A execução da baía para as necessidades de embarque/ desembarque de passageiros, deverá:

I- Ter concordância de 45° entre o meio-fio da via pública e o meio-fio a ser implantado no recuo;

II- O passeio não poderá ter, na área de transição, largura inferior ao definido na Lei de Parcelamento do Solo;

III- Estar condicionada à viabilidade de construção de passeio público com acessibilidade.

§1º Para execução de baia deverá ser emitido, pelo órgão municipal responsável pelo trânsito e transporte, parecer no qual será avaliada as condições de segurança e fluidez de tráfego.

§2º O desenho orientativo para execução da baia deverá ser estabelecido pelo órgão de planejamento.

**Art. 30.** Casos excepcionais não previstos nesta lei, deverão ter o parecer do órgão municipal de planejamento.

## SISTEMA VIÁRIO

**Art. 31.** São diretrizes gerais do Sistema Viário:

I- Promover, o desenvolvimento e a integração do sistema viário, em condição de deslocamento das pessoas e dos bens, com intervenções que priorizem a circulação dos meios não motorizados, a seguir, dos veículos destinados ao transporte público coletivo, após, os de abastecimento das atividades econômicas, por fim, os veículos motorizados individuais;

II- Assegurar que o transporte público possua rotas nas proximidades aos principais equipamentos públicos oferecidos pela prefeitura à população;

III- Reavaliar e remodelar os pontos e paradas do transporte público visando qualificar a locomoção da população, o aumento da segurança e o respeito às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, com o objetivo de oferecer uma infraestrutura adequada de abrigo aos passageiros, bem como para o embarque e o desembarque acessível.

IV- Elaborar planos de ação que reduzam os conflitos entre veículos destinados ao transporte público coletivo e os de abastecimento das atividades econômicas e destes com os demais veículos circulantes, com prioridade de circulação aos meios coletivos;

V- Promover a segurança do trânsito de forma a minimizar a ocorrência de acidentes, considerando, em todas as situações, a prioridade e o respeito aos pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, ciclistas e outros condutores de veículos não motorizados, que deverão receber tratamento prioritário nas intervenções (vias e sinalização) do sistema viário;

VI- Estimular o aumento da vitalidade urbana, por meio de vias visualmente ativas, e da correta interação das funções dos múltiplos usos, circulação e estacionamento, bem como, com as atividades econômicas existentes e desejáveis - a serem implantadas - em cada região do Município, de acordo com as definições contidas no Plano Diretor e suas leis complementares;

VII- A utilização das vias urbanas de sentido único deverá prever estacionamento no lado esquerdo da via;

VIII- Nas vias com grande concentração de Estabelecimento Geradores de Tráfego e largura total inferior a 12 m (doze metros), a critério do IMTT, o estacionamento à esquerda poderá ser eliminado em função da criação de faixa exclusivamente para embarque e desembarque de passageiros.

**Art. 32.** O órgão municipal de planejamento, irá elaborar estudo considerando o Plano Diretor e leis complementares, com vistas a desenvolver e aplicar as melhores soluções viárias, classificando-as conforme sua hierarquia, benefício e viabilidade para o município.

**Art. 33.** O IMTT, regulamentará a velocidade de deslocamento dos veículos e revisará a sinalização, compatível com os requisitos de segurança viária, definidos na legislação vigente, em especial nas áreas de movimentação de pedestres e no entorno dos polos geradores de tráfego.

**Art. 34.** O IMTT, implantará o sistema de fiscalização eletrônica de velocidade, de avanço de sinal vermelho em semáforo e de invasão de faixas de pedestres e de ônibus, nas áreas de grande movimentação de pedestres e em todos os corredores, respectivamente, além de, nos locais críticos de maior ocorrência de acidentes de trânsito.

**Art. 35.** São diretrizes de curto prazo do Sistema Viário:

I- Ampliar e requalificar a infraestrutura viária destinada ao deslocamento, segurança e permanência de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como, a circulação de veículos não motorizados e os de transporte público coletivo e de cargas. Consolidar o diagnóstico detalhado da mobilidade municipal, a partir do banco de dados oriundos do sistema de transporte público regular e alternativo, bem como aplicativos, atualizando e detalhando os dados coletados, permanentemente. Poderá ser utilizada base de dados secundária, desde que registrada oficialmente e, preferencialmente, gerada por centros acadêmicos consolidados no município com uso de soluções tecnológicas que dispensem a realização de abordagens domiciliares;

II- Requalificar e conectar a infraestrutura cicloviária permanente existente;

III- Elaborar estudo de reestruturação viária, a partir do diagnóstico detalhado da mobilidade municipal, que analise a malha viária existente, que caracterize as fragilidades viárias e priorize a

implantação e a integração de novas conexões viárias, considerando as propostas do Plano Diretor e suas leis complementares, desenvolvendo alternativas e seleção das melhores soluções de mobilidade sustentável, classificando-as conforme sua importância, benefício e viabilidade para o município;

IV- O IMTT, deverá elaborar Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito — PAITT, com o objetivo de propor medidas e ações imediatas para tratamento de deficiências no sistema de trânsito e transporte no núcleo central do município e outras centralidades dos núcleos distritais, diagnosticando os seus problemas de mobilidade e desenvolvendo propostas para aplicação em curto prazo e de baixo custo.

V- O IMTT, deverá implantar sistema de prioridade de deslocamento de veículos de transporte público coletivo, por meio da utilização de medidas específicas de circulação, como: bilhetagem eletrônica e faixas exclusivas, nos corredores de transporte;

VI- O IMTT, deverá assegurar condições de circulação dos pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em todas as interseções semaforizadas, com tempos adequados de travessia completa e trajetos com acessibilidade, que inclua a sinalização por placas com direção e tempo de percurso;

VII- O IMTT, deverá regulamentar velocidade de deslocamento dos veículos compatíveis com os requisitos de segurança viária, em especial nas áreas de movimentação de pedestres;

VIII- O IMTT, deverá desenvolver política de estacionamento que contemple segurança viária, capacidade das vias, abastecimento das atividades econômicas e integração com o sistema de transporte público coletivo, considerando as diferentes necessidades dos diversos modos de transporte motorizados e não motorizados;

IX- O IMTT, deverá implantar facilidades para o deslocamento e estacionamento de bicicletas no sistema viário, por meio da utilização adequada dos diversos meios, como: ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e espaços compartilhados, com a adoção de sinalização e acessibilidade para ciclistas, pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e veículos motorizados;

X- O IMTT, deverá desenvolver programas permanentes para mitigar os impactos viários diante das áreas de lazer aos domingos e feriados, nos eventos culturais, populares, feiras temáticas e outros, nas vias públicas, especialmente para que se, assegure o acesso universal, o estacionamento público a ser gerado no polo gerador de tráfego, mesmo que temporário, a fim de não interromper o fluxo de pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e veículos motorizados. Em todas as situações, deverá ser garantida a acessibilidade a circulação viária no entorno das referidas áreas;

XI- A Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura, deverá criar programa de capacitação e qualificação da mão de obra da construção civil e agentes públicos de fiscalização de obras e

urbanismo para os serviços de implantação, manutenção e requalificação de calçadas, que contemple acesso universal, qualidade ambiental, modicidade das soluções, segurança, conforto dos pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em seu deslocamento, fluidez e permanência;

XII- As ciclovias e ciclofaixas serão implantadas, com largura mínima útil unidirecional ou bidirecional de acordo com as recomendações do CONTRAN. Deve ser compreendido que a largura útil refere-se ao espaço efetivo de circulação da bicicleta, desconsiderando, portanto, as marcas viárias de delimitação. As ciclorrotas, deverão ser sinalizadas conforme simbologia de acordo com Regulamentação CONTRAN em vigor. Nas vias já consolidadas, poderá a critério do órgão municipal de planejamento, a largura útil poderá ser reduzida desde que justificada tecnicamente pelo órgão municipal de trânsito e transporte de acordo com legislação vigente;

Nas vias já consolidadas, a largura útil poderá ser reduzida, a critério do órgão municipal de planejamento, desde que justificada tecnicamente pelo órgão municipal de trânsito e transporte de acordo com legislação vigente;

XIII- O IMTT, implantará a Faixa Segura para ciclistas e motociclistas, nas interseções semaforizadas das vias de maior fluxo e registro de acidentes com motocicletas e ciclistas, a fim de garantir segurança a estes modais, com prioridade aos ciclistas, de acordo com Regulamentação CONTRAN em vigor;

XIV- O órgão municipal de planejamento deverá definir a implementação de novas vias perimetrais de modo a promover uma melhor distribuição do trânsito aliviando a concentração nos centros urbanos;

**Art. 36.** São diretrizes de médio prazo do Sistema Viário:

I- Implantar as principais intervenções viárias previstas no mapa de Macroestruturação viária do Plano Diretor Participativo;

II- Elaborar Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito — PAITT, com o objetivo de propor medidas e ações imediatas para tratamento de deficiências e garantias de acessibilidade e de desenho universal, no sistema de trânsito e transporte;

III- Implantar sistema de controle de tráfego inteligente, com dispositivos para prioridade ao deslocamento, acessibilidade e segurança de pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e acesso ao sistema de transporte público coletivo;

IV- Avaliar o desempenho dos deslocamentos no sistema viário quanto à utilização pelos diversos modos de transporte, considerando as questões de segurança, acessibilidade e prioridades definidas nas diretrizes de curto, médio e longo prazos e, executar as medidas de adequação, correção e

expansão, de acordo com cada caso, a ser definido pelo IMU (Instituto Municipal de Urbanismo), ou órgão municipal de planejamento.

**Art. 37.** São diretrizes de longo prazo do Sistema Viário:

I- Ampliar e requalificar a infraestrutura viária secundária definida no mapa de Macroestruturação viária do Plano Diretor Participativo destinada ao deslocamento e permanência de pedestres circulação de veículos de transporte público coletivo e cargas, além do deslocamento e permanência prioritários de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, incluso nas áreas distritais;

II- O órgão municipal de planejamento, deverá rever e planejar novas etapas para os Planos de Ação Imediata de Transporte e Trânsito — PAITT, considerando as, alterações e as implantações executadas e atualizadas na infraestrutura viária;

III- Ampliar a infraestrutura cicloviária existente, requalificá-la e conectá-la com as rotas de cicloturismo.

**Art. 38.** O Sistema Viário, definido pelo órgão municipal de planejamento, e gerido pelo órgão municipal de trânsito e transporte, é formado pela malha viária, que é o conjunto de todas as vias classificadas, aos meios não motorizados e aos motorizados, hierarquizadas e dimensionadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos no Plano Diretor, na Lei de Parcelamento do Solo e na Lei de Uso e Ocupação do Solo, agrupado e conectado, da seguinte forma:

I- O Sistema Viário Básico compreende as vias locais, que se conectam por vias coletoras a malha viária estrutural e incorpora malha cicloviária, rotas acessíveis e acessibilidade universal, conforme PAITT e ações de médio prazo a serem definidas pelo órgão municipal de planejamento;

II- O Sistema Viário Estrutural é caracterizado por dispor de forma ordenada a integração das principais regiões da cidade, formado por vias coletoras, arteriais e de trânsito rápido, que se integram através das vias coletoras e incorpora a malha cicloviária, rotas acessíveis e acessibilidade, conforme PAITT e ações de médio prazo a ser definido pelo órgão municipal de planejamento;

III- O Sistema Rodoviário é caracterizado por vias Municipais, Estaduais e Federais, de acesso ao município e tráfego interurbano de alta velocidade e que possuem as suas características de trânsito e fluxo definidos em legislação específica. Podem ainda, incorporar malha cicloviária, desde que atendida legislação específica.

**Parágrafo único:** As vias arteriais que compõem o Sistema Viário Estrutural do município de Campos dos Goytacazes, por serem os principais corredores de deslocamento viário no perímetro

urbano, devem receber tratamento diferenciado das vias locais e coletoras, com prioridade nas intervenções e sinalizações, para a melhoria na densificação ordenada do uso do solo, com vistas a mobilidade sustentável.

**Art. 39.** As vias que integram o Sistema Viário de Campos dos Goytacazes, em conformidade CTB – Lei 14071/20, com os respectivos limites de velocidade definidos conforme abaixo, legislação específica e hierarquia, ficam classificadas de acordo com a importância e função que proporcionam à mobilidade e o controle de acesso em:

I- Vias de Trânsito Rápido – VTR: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em nível; Velocidade máxima 80 km/h;

II- Vias Arteriais – VA: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito originado das vias de trânsito rápido e entre as regiões da cidade; Velocidade máxima 60 km/h;

III- Vias Coletoras – VC: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha origem ou destino às vias de trânsito rápido ou arterial, com travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade; Velocidade máxima 40 km/h;

IV- Via Local – VL: aquela caracterizada pelas interseções em nível, destinada apenas ao acesso local, com travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e trânsito de baixa velocidade; Velocidade máxima 30 km/h;

V- Via de Circulação Interna ou Travessa: via de baixo volume de tráfego, com função de possibilitar o acesso direto às edificações, com travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; Velocidade máxima 20 km/h;

VI- Via Rural – CA: aquela caracterizada por interseções em nível, sem travessia de pedestres e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, destinada ao acesso as áreas rurais ou rodovias; Velocidade máxima 80 km/h;

VII- Via de Proteção Ambiental: destinada ao acesso local, com trânsito de baixa velocidade e implantada no entorno de áreas de preservação ambiental; Velocidade máxima 30 km/h.

**Art. 40.** As vias Arteriais e Coletoras deverão ter a circulação dos veículos em sentido único e quando em pista simples, deverão ter o estacionamento quando permitido no lado esquerdo do sentido da



circulação, de modo garantir a segurança do motorista e deixando a faixa da direita liberada para eventual embarque e desembarque de passageiros.

§1º A relação das vias que compõem o Sistema Viário Básico, Estrutural e Rodoviário, sua classificação, denominação, gabarito, perfil e simetria serão definidos por ato do Chefe do Poder Executivo, nos termos desta lei;

§2º A relação das vias projetadas, sua classificação, denominação, gabarito, perfil e simetria serão definidos por ato do Chefe do Poder Executivo, nos termos desta lei.

**Art. 41.** O raio mínimo da curva em Ângulo de Concordância (AC), de via, até 90° (noventa graus), deve ser 5,00m (cinco metros). Nos casos onde o Ângulo de Concordância – AC, formado entre os prolongamentos dos alinhamentos das vias que formam a interseção for maior que 90° (noventa graus), deverá ter parecer do órgão municipal de planejamento.

**Art. 42.** A sinalização viária horizontal ou vertical, de competência do Poder Público Municipal, deverá atender, no que couber, a normatização federal e estadual que lhe é própria.

**Art. 43.** As áreas para estacionamento na via pública e demais intervenções no logradouro somente poderão ser demarcadas e sinalizadas pelo órgão municipal responsável pelo trânsito e transporte, exceto quando a via pública for de competência estadual ou federal, as quais estarão sob as respectivas responsabilidades.

**Art. 44.** O planejamento do Sistema Viário, desenvolvido pelo órgão municipal de planejamento, deverá promover a segurança do trânsito de forma a minimizar a ocorrência de acidentes, considerando, em todas as situações, a prioridade e o respeito aos meios não motorizados, em especial a pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e ciclistas, que deverão receber tratamento diferenciado e específico no planejamento e nas intervenções do Sistema Viário.

**Parágrafo único:** As Vias Arteriais, Coletoras e os Eixos de Comércio e Serviços, terão prioridade na sinalização, horizontal e vertical, incluso a para pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e meios não motorizados, principalmente quanto ao limite de velocidade, com garantias de segurança para a circulação de pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e ciclistas.

**Art. 45.** Na via de impasse e rua sem saída, deverá haver um dispositivo de retorno, praça de retorno (Cul- de- sac), com raio mínimo de 9,00m (nove metros), sem prejuízo para a largura da calçada do trecho retilíneo da via, que deverá permanecer a mesma.

**Art. 46.** Os meios não motorizados, ativos, que podem ser exclusivos ou compartilhados entre si, sempre integrados, deverão ser incorporados ao sistema viário, conforme diretrizes deste plano e a legislação em vigor.

### **MODERADOR DE VELOCIDADE**

**Art. 47.** Poderão ser instalados dispositivos moderadores de velocidade, de acordo com a Regulamentação CONTRAN e CTB em vigor, em:

I- Vias com significativo registro de acidentes;

II- Vias onde exista significativo movimento e circulação de pedestres e ciclistas;

III- Vias com concentração de unidades residenciais, que indiquem a necessidade de moderação de velocidade, conforme estudo, avaliação e critério do órgão municipal responsável pelo trânsito e transporte após outras alternativas de engenharia de tráfego, se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes.

### **PAVIMENTAÇÃO**

**Art. 48.** A pavimentação constituída pela plataforma das vias, rotas acessíveis, pista de rolamento e calçadas, deve garantir o deslocamento dos veículos, pessoas, ciclistas e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida na cidade, com atendimento também à drenagem, sinalização, obras de arte (quando for o caso), contenções, etc, sem demérito às definições das normas, legislação em vigor e conceito de Desenho Universal.

**Art. 49.** O pavimento das vias definidas na hierarquia viária, deverá ser executado com materiais resistentes, regulares, antiderrapantes e antitrepidantes, preferencialmente drenantes e que atendam a normatização da ABNT.

**Art. 50.** A sinalização viária, vertical e horizontal, deverá ser executada conforme legislação em vigor, sob desenvolvimento e manutenção do órgão municipal de trânsito e transporte.

**Parágrafo único:** Nas vias sob competência de órgãos estaduais e federais, se aplicam as mesmas responsabilidades definidas no artigo anterior, nos termos da legislação em vigor.

### **SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA**

**Art. 51.** De acordo com o previsto no PLANMOBS, o município deverá favorecer a implantação de semáforos em todas as interseções da rede estruturante, definida na hierarquia viária do Plano de

Mobilidade de Campos, devidamente embasada por estudo de engenharia de tráfego (vide mapa 03 em anexo).

**Art. 52.** A recomendação para a instalação de semáforo deve considerar as interseções conflitivas, tecnicamente comprovadas por estudo de engenharia de tráfego, em vias com trânsito elevado de veículos e/ou dos movimentos permitidos (principalmente giros à esquerda), com a finalidade de melhorar os movimentos, proporcionar segurança, reduzir o número de acidentes, além de estabelecer a prioridade adequada a cada movimento, sobretudo onde houver áreas e setores de movimento de meios não motorizados, em especial: pedestres, ciclistas e pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

**Art. 53.** As interseções semaforizadas devem ser sinalizadas verticalmente com o sinal A-14 (semáforo à frente) a 25 metros antes da interseção, com a finalidade de indicar com antecedência da presença do semáforo.

**Art. 54.** O desenho final das interseções a semaforizar será objeto de um projeto de implantação específico que deverá ser desenvolvido pelos técnicos do órgão municipal de trânsito e transporte, de forma que a localização e desenho definitivos possam adaptar-se aos condicionantes específicos de cada situação, mantendo, em geral, os objetivos do Plano de Mobilidade de Campos (PLANMOBS) e, em particular, de modo a contribuir para a melhoria da seguridade viária.

**Art. 55.** Toda a instalação semafórica estará em conformidade com a NBR 16653/2017 e será composta por elementos principal e auxiliar, sendo o principal o mais elevado, no eixo da via e, o auxiliar o menos elevado, disposto lateralmente fixado ao poste que suporta tais elementos.

**Art. 56.** Deverá ser ampliado, conforme planejamento do IMTT, o sistema de sincronismo semafórico, de modo a garantir maior fluidez no trânsito. Da mesma forma, deverá ser implantado sistema de gerenciamento semafórico de toda a rede, que poderá estar integrado ao CISP (Sistema Integrado de Segurança Pública), ou o que vier a substituí-lo, do conforme legislação em vigor.

**Parágrafo único:** O IMTT, fará a revisão, a correção e a ampliação das placas indicativas de orientação do trânsito, bem como na demarcação viária, para os bairros, pontos de interesse, e de entrada e saída da cidade, conforme Regulamentação do CONTRAN em vigor. Poderá ser feita através de PPP (Parceria Público Privada).

## ESTACIONAMENTO

**Art. 57.** Promover a rotatividade e a democratização do uso das vagas em vias públicas, com a consequente redução da quantidade de veículos circulando pela procura de vagas, observando o disposto na Lei Municipal 8.793 de 21/11/2017 e o Decreto Municipal nº143/2021.

**Art. 58.** Promover a melhoria da mobilidade urbana, possibilitando que um número maior de motoristas utilize as vagas de estacionamento público, facilitando o acesso ao centro da cidade por uso de um serviço regulamentado em um sistema informatizado e de qualidade para o usuário, com segurança da informação e controle por parte da administração pública municipal.

**Art. 59.** Garantir que os locais designados para funcionamento do Sistema de “Vaga Certa” sejam identificados com placas de estacionamento regulamentado, acrescida de informações relacionadas com as condições de estacionamento, conforme normas e especificações contidas na Regulamentação CONTRAN em vigor (vide mapa 04 em anexo).

**Art. 60.** Submeter os atos referentes ao Sistema “Vaga Certa” à aprovação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMURB.

**Art. 61.** Garantir que os estacionamentos em recuo paralelo a via, não sejam caracterizados como vagas privativas, considerando as disposições contidas na Regulamentação CONTRAN em vigor.

**Art. 62.** O estacionamento de bicicletas deverá ser concebido de modo a:

- I- Proporcionar um bom apoio para a bicicleta;
- II- Possibilitar um estacionamento ordenado e harmonioso;
- III- Exigir pouco esforço do ciclista;
- IV- Permitir amarrar a bicicleta e instalar um cadeado;
- V- Oferecer proteção contra as adversidades do clima, em especial contra as chuvas;
- VI- Possibilitar a segurança das bicicletas contra roubo ou depredações.

**Art. 63.** Deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas:

- I – os terminais;
- II – os edifícios públicos e de uso coletivo;
- III – as empresas concessionárias de serviço público;
- IV – as empresas permissionárias de serviço público;
- V – as empresas em parceria público-privada com a Administração Pública;
- VI – as escolas, universidades, faculdades e centros tecnológicos estaduais;
- VII – as praças e parques.”

## SEÇÃO IV

### 4- DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS

**Art. 64.** São diretrizes gerais:

I- A expedição de alvará para a instalação e o funcionamento de qualquer atividade de ensino, econômica, comércio, serviço, indústria e outros no município, deverá conter o parecer justificado dos órgãos municipais: responsável pelo trânsito e transporte, posturas, planejamento urbano e licenciamento de obras. Atenderão aos dispositivos do Plano Diretor, Uso e Ocupação do Solo, Parcelamento do Solo, Perímetro Urbano e Código de Obras e demais parâmetros legais complementares;

II- O alvará para a instalação e o funcionamento de qualquer atividade econômica, deverá ser acompanhado do respectivo projeto de arquitetura e complementares, devidamente aprovados pelo órgão municipal de licenciamento de obras, nos termos da legislação em vigor;

III- Todo polo gerador de viagens, deverá apresentar o correspondente Estudo de Impacto de Tráfego (EIT), com indicação das medidas compensatórias/mitigatórias e o devido Plano de Execução.

IV- O IMTT, irá desenvolver procedimentos e normas internas para avaliação prévia pelos setores públicos, relativo ao EIT, de projetos públicos e privados, incluso os de circulação de mercadoria sobre a mobilidade urbana;

V- O desenvolvimento da base de dados compartilhada, envolvendo informações sobre as políticas de desenvolvimento da cidade incluso a mobilidade, será armazenado e gerenciado pelo CIDAC;

VI- O IMTT, irá capacitar permanentemente os técnicos da administração municipal que atuam na gestão das políticas urbanas nos conceitos de mobilidade urbana, em especial quanto a análise prévia do EIT;

VII- O IMTT, irá regulamentar da circulação de cargas perigosas e as que envolvam veículos pesados, conforme definição do CONTRAN, por meio da criação de rotas viárias específicas, cujo tráfego deve ser induzido à estrutura rodoviária (BR, RJ ou CA). Caso em que não seja possível o tráfego rodoviário (BR, RJ ou CA), deve ser justificado (embasamento técnico) pelo órgão responsável pelo trânsito e transporte. Não é permitido a circulação de veículo de carga perigosa e veículos pesados, por Regulamentação CONTRAN, nas vias locais, coletoras e arteriais dos bairros residenciais;

VIII- As vagas do polo gerador de viagens, não serão consideradas se dispostas no espaço das vias urbanas, por serem de caráter de curta permanência e rotativas. O polo gerador de viagens, deve ter as suas vagas conforme o disposto nesta lei;

IX- Todos os Polos Geradores de viagens deverão incluir em seus projetos a construção de Baías para embarque e desembarque assim como de faixa de trânsito adicionais para permitir a entrada nos estacionamentos sem causar obstrução na via pública.

**Art. 65.** O EIT (Estudo de Impacto de Tráfego), terá o seguinte conteúdo mínimo:

- a) relacionar os impactos viários e ambientais a serem causados no entorno imediato e de vizinhança até 500 (quinhentos) metros;
- b) relacionar as atividades e as necessidades para o pleno funcionamento do polo gerador de tráfego;
- c) relacionar as medidas compensatórias/mitigatórias - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego;
- d) a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes;
- e) relacionar o plano para a execução das medidas descritas em “c”, com o respectivo cronograma de execução;
- f) ART ou RRT do profissional responsável, devidamente quitado e assinado.

**Art. 66.** É obrigatória a avaliação de impactos de vizinhança para empreendimentos públicos e privados, em especial: instituições de ensino (fundamental, médio e superior) com qualquer área construída, estádios, ginásios de esportes, academias (acima de 300m<sup>2</sup>), centros de convenções, instituição bancária, feiras, supermercados, instituição religiosa, shopping center, centro comercial, hospitais e instituições de saúde, indústria, comércio e serviços isolados (acima de 300m<sup>2</sup>) e conjuntos habitacionais, além de qualquer outro empreendimento que exija, em atendimento a legislação municipal um número de vagas de estacionamento superior a 100 vagas, considerando ainda as vias de acesso, além de outros polos geradores de tráfego, nos termos do EIT, para se obter as condições de mobilidade adequadas, do ponto de vista ambiental e principalmente pelos aspectos da capacidade do fluxo viário e de vizinhança.

**Art. 67.** Nenhum empreendimento, considerado Polo Gerador de Viagens, receberá licença para construir, reformar ou se instalar sem que apresente o EIT, conforme o caso. Nem receberá o alvará de funcionamento sem que execute as medidas compensatórias/mitigadoras determinadas pelo órgão municipal de planejamento.

## SEÇÃO V

### 5- DO ADENSAMENTO DO SOLO E GESTÃO

**Art. 68.** São diretrizes gerais:

I- O desenvolvimento territorial, deverá priorizar o adensamento controlado ambiental em áreas com infraestrutura de serviços e estruturadas com transporte público instalados;

II- O desenvolvimento da cidade deverá atender ao modelo 3C (compacto, coordenado e conectado), através da otimização do aproveitamento dos espaços territoriais;

III- O desenvolvimento da cidade será planejado para reverter os efeitos do modelo 3D (disperso, distante e desconectado);

IV- Através do incremento ao transporte público diversificado e integrado, inclusive aos meios não motorizados, além da ocupação territorial densificada e controlada ambientalmente, será promovido o desestímulo ao uso do automóvel;

V- Deverão ser planejados e requalificados os espaços públicos e privados de permanência e circulação, dimensionadas e ampliadas as áreas verdes estratégicas e infraestrutura aos meios ativos, especialmente as calçadas, como elementos garantidores de circulação do transporte não motorizado;

**Art. 69.** O órgão municipal de planejamento, deverá elaborar planejamento em áreas com raio de até 800 metros de distância dos terminais de embarque e desembarque do sistema de transporte de média e alta capacidade - cerca de 10 a 15 minutos de caminhada, com o objetivo de garantir a caminhabilidade segura e atrativa (qualificação de acesso ao comércio local e edificações de uso misto, por exemplo), por meios de pavimentação padronizada prevista nesta lei, legislação e normas em vigor.

**Art. 70.** A caminhabilidade segura e atrativa, deverá ser garantida aos meios não motorizados, mobilidade ativa, de modo a que se estimule e priorize esta opção de deslocamento pela cidade.

**Art. 71.** Ao longo dos trechos definidos pelo órgão municipal de planejamento, deverá haver dispositivos ou elementos, naturais ou não, para o abrigo e proteção contra sol e intempéries, que favoreçam a caminhabilidade e os meios não motorizados.

**Parágrafo único:** O órgão municipal de planejamento, definirá a implementação de maneira integrada às diversas agendas setoriais da cidade, e deve ser executada por órgãos públicos locais e regionais (quando for o caso), além de, articulada ao setor privado (PPP) e à sociedade civil. As áreas prioritárias ao adensamento, deverão ser as de infraestrutura instalada e com oferta de transporte

público coletivo de média e alta capacidade, conforme definições desta lei, Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo.

## SEÇÃO VI

### TRANSPORTE INDIVIDUAL (PARTICULAR E PATINETE, BICICLETA E OUTROS EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS OU NÃO)

**Art. 72.** O PLANMOBS, no âmbito do Sistema de Transporte Individual (particular e patinete), define as seguintes diretrizes:

I- Atendimento ao disposto na Lei 14.071/20, dos artigos 26 ao 67. Os motociclistas especialmente aos artigos de 54 ao 57, incluso o parágrafo único;

II- O IMTT, desenvolverá campanhas educativas permanentemente;

III- O IMTT deverá desenvolver programa de registro estatístico de acidentes no trânsito, especialmente para apuração de índice de reincidência, a fim de promover a requalificação dos motoristas infratores, mediante ação no programa de educação para o trânsito;

IV- As Empresas de Compartilhamento de veículos individuais (patinetes, ciclos e outros equipamentos elétricos, ou não), ECVI, por Plataforma Digital ou não, deverão estar cadastrados no IMTT;

V- As ECVI, são co-responsáveis por desenvolver campanhas educativas de uso e circulação da infraestrutura pública de mobilidade;

VI- Disponibilizar no aplicativo oferecido ao usuário, manual de condução defensiva, contendo informações sobre a condução segura dos veículos;

VII- As ECVI, devem comprovar a contratação de seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais danos causados a terceiros ou ao patrimônio público decorrentes do uso dos equipamentos de mobilidade individual;

VIII- As ECVI, se responsabilizar pelo estacionamento correto dos veículos disponibilizados, nos termos definidos pelo IMTT, sob pena recolhimento ao pátio público e aplicação de medidas administrativas;



IX- As ECVI, devem arcar com os danos da prestação de serviço gerados, ainda que em caso fortuito, força maior, dolo ou culpa do usuário;

X- As ECVI, devem garantir o uso em via local, em faixa compartilhada com automóveis, cujo a velocidade máxima seja de 30 km/h. Patinetes ou ciclos não motorizados, compartilharão da infraestrutura cicloviária;

XI- As ECVI, devem fornecer aos usuários ou condutores aplicativo/programa (software) para celulares com finalidade de utilizar o serviço;

XII- As ECVI, devem fornecer pontos de locação fixos e móveis que poderão ser identificados por meio do aplicativo ou sítio eletrônico e manter a confidencialidade dos dados dos usuários;

XIII- As ECVI, devem fornecer os dados dos usuários/condutores ao IMTT, bem como o de segurança pública, sempre que solicitados em virtude de questões envolvendo crimes, contravenções ou acidentes;

XIV- As ECVI, devem compartilhar os dados de geolocalização dos equipamentos com o IMTT e;

XV- As ECVI, devem informar ao IMTT, mensalmente, o número de acidentes registrados no sistema.

XVI- É responsabilidade das às ECVI, fornecer os equipamentos necessários para segurança dos usuários, inclusive capacete, certificados pelo INMETRO.

**Art. 73.** As reparações por eventuais danos, de qualquer natureza, ao Município, aos usuários ou terceiros, salvo em caso de culpa exclusiva destes, serão suportadas pelas ECVI, a qual deverá obedecer às normas e cautelas pertinentes, especialmente as relativas à segurança no trânsito, cabendo-lhe orientar os usuários sobre seu cumprimento, sempre em conformidade com o constante na Lei Municipal nº. 9.066 de 31 de maio de 2021.

**Art. 74.** As ECVI, devem informar ao usuário, de forma clara no momento da contratação dos serviços, o valor e as coberturas estipuladas na apólice do seguro contratado e demais esclarecimentos a respeito da responsabilidade civil, sempre em conformidade com o constante na Lei Municipal nº. 9.066 de 31 de maio de 2021.

**Art. 75.** As ECVI, deverão evitar a concentração de equipamentos, como patinetes, ciclos e seus similares elétricos, estacionados nos logradouros públicos. O uso dos equipamentos de mobilidade individual auto propelidos, assim considerados os patinetes e similares, ainda que elétricos, ou não, bem como os ciclomotores e ciclo-elétricos e equiparados, deverá respeitar as regras de circulação contidas na Regulamentação CONTRAN em vigor, bem como no Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente, além das disposições desta Lei, especialmente:

§ 1º Os equipamentos disponibilizados pelas ECVI, deverão ser dotados de indicador de velocidade, campanha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, bem como dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira (NBR) em vigor;

§ 2º Os equipamentos deverão possuir característica visual própria que facilite a identificação da operadora pelo poder público em geral;

§ 3º A utilização de capacete é facultativa para os usuários, podendo ser fornecidas pelas ECVI;

§ 4º Os equipamentos das ECVI, devem ser destinados somente para o uso individual, sendo vedada a condução de mais de um passageiro, animais ou cargas.

**Art. 76.** As utilizações das modalidades de transporte dos equipamentos fornecidos pelas ECVI somente serão permitidas nas vias públicas, com velocidade máxima de 30 km/h. Nas ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas, apenas os não motorizados;

§ 1º Os equipamentos fornecidos pelas ECVI eventualmente estacionados nas calçadas pelos usuários, nos pontos definidos pelo IMTT, deverão permitir a livre circulação dos pedestres;

§ 2º A estrutura operacional das ECVI abrange funcionários, equipamentos a serem disponibilizados aos usuários, infraestrutura para recolher, fazer manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos e atender os usuários em situação de acidente ou falha do equipamento, bem como local – definido pelo IMTT - para recolhimento e guarda dos equipamentos.

**Art. 77.** Os condutores ou usuários dos equipamentos fornecidos pelas ECVI que desrespeitarem a legislação pertinente serão integralmente responsáveis civil, penal e administrativamente por qualquer dano moral, físico ou material causado, sujeitando-se ainda a apreensão do equipamento.

**Parágrafo único:** Na hipótese de uso irregular dos equipamentos fornecidos pelas ECVI, caberá a aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, bem como a aplicação das demais medidas cabíveis. Caberá à Autoridade de Trânsito, a fiscalização quanto ao atendimento dos dispositivos desta Lei, bem como das demais normas da legislação de trânsito, com apoio da Guarda Civil Municipal.

**Art. 78.** As ECVI, que descumprirem as obrigações previstas nesta Lei, estarão sujeitas as penalidades constantes na Lei Municipal nº. 9.066 de 31 de maio de 2021.

I- Apreensão dos equipamentos pela ausência de prévio cadastramento ou disponibilização de equipamentos aos usuários;

II- Multa de 135 (cento e trinta e cinco) UFICAS por descumprimentos das obrigações previstas nos incisos VI ao XVI, do artigo 87º, desta Lei;

III- Multa de 3,5 (três vírgula cinco) UFICAS – por ocorrência - por circulação dos equipamentos em locais proibidos ou por velocidade acima do permitido;

IV- Multa de 01 (uma) UFICA - por ocorrência - pela não utilização de capacete pelo usuário;

V- Multa de 07 (sete) UFICAS – por ocorrência - por descumprimento das demais obrigações não relacionadas aos incisos II, III, IV, neste artigo.

## **TRANSPORTE ESCOLAR**

**Art. 79.** O PLANMOBS, no âmbito do transporte escolar privado, abordará:

I- As suas diretrizes específicas para a melhoria do desempenho desse sistema;

II- As suas metas específicas;

III- O IMTT concederá prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução de escolares e de aprendizagem às normas do inciso III do art. 136 e art. 154, respectivamente da Lei 14.071/20 e não será permitido a circulação de veículos para o transporte escolar sem o atendimento desta exigência;

IV- Para o transporte escolar, deverá ser plenamente atendido o estabelecido nos artigos, 136, 137, 138 e 139, da Lei 14.071/20, além da normatização e legislação complementar em vigor;

V- Atender a Regulamentação do CONTRAN em vigor;

VI- Outros programas e ações deverão ser desenvolvidos pelo IMTT;

VII- Nos estabelecimentos escolares deverá ser demarcada pelo IMTT uma faixa de embarque/desembarque (sem estacionamento), junto ao local de entrada, de modo garantir o acesso seguro dos alunos e ao mesmo tempo eliminar os congestionamentos de trânsito nas vias.

**Parágrafo único:** Será editada Portaria regulamentadora pelo IMTT.

## **TRANSPORTE RECREATIVO (TRENZINHO, ÔNIBUS E SIMILARES)**

**Art. 80.** O PLANMOBS, no âmbito do transporte para fins de lazer e recreação, aborda:

I- Nenhum veículo terá vida útil superior a 12 (doze) anos;

II- Todo o veículo deverá ser licenciado pelo IMTT, conforme legislação em vigor;

III- O motorista deverá apresentar certificação em conformidade com a legislação em vigor;

IV- O horário de circulação será após o horário das 18:00h, ressalvados casos específicos, devidamente autorizado pelo IMTT;

V- Deverá ser apresentado ao IMTT, o laudo técnico de conformidade do veículo, com o devido cadastro e o respectivo recolhimento da ART, junto ao CREA, com a certidão negativa do responsável técnico, que garanta o pleno funcionamento e a segurança do veículo;

VI- Outros programas e ações deverão ser desenvolvidos pelo IMTT;

VII- Fica vedado o uso de buzinas e sinais sonoros que provoquem perturbações ao silêncio e a ordem pública;

VIII- O embarque/desembarque só poderá ocorrer em locais pré-definidos IMTT.

## **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO (ALTA E MÉDIA CAPACIDADE)**

**Art. 81.** O PLANMOBS, no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, define as seguintes diretrizes:

I- Pleno atendimento ao Decreto Federal 5296/04, a Lei Federal 13.146/15 e demais legislações em vigor, especialmente a Lei Municipal 8831/2018;

II- A integração do Serviço de Transporte Coletivo Alimentador de Passageiros com o Sistema de Transporte Coletivo Municipal, cujo planejamento, organização, regulamentação, fiscalização e controle competem ao IMTT, sendo denominado Serviço de Transporte Coletivo Alimentador de Passageiros, aquele operado por veículos de média capacidade de passageiros e Serviço de Transporte Coletivo Convencional de Passageiros, aquele operado por veículos com alta capacidade de passageiros.

III- A classificação e o sistema de corredores de concessionários e permissionários do Sistema de Transporte Público, incluso os novos;

IV- O programa e a implantação de nova estação urbana central, estação Multimodal;

V- O programa de faixas exclusivas e preferenciais de ônibus e vans;

VI- As conexões e locais de transferência;

VII- O programa de operação controlada;

VIII- A política integrada tarifária e de bilhetagem eletrônica;

IX- Definir e fiscalizar a lotação máxima de passageiros por modal;

X- O serviço de concessionárias e permissionários do Sistema de Transporte Público sistematizados, incluindo o calendário para implantação de:

- a) Sistema de Referência de Dia Útil e Sábado;
- b) Sistema de Referência de Domingo;
- c) Sistema de Referência da Madrugada;
- d) Plano Complementar de Linhas de Reforço do Sistema de Referência;

XI- As condições das áreas envidraçadas dos veículos, será de acordo com o artigo 111 da Lei 14.071/20;

XII- O IMTT, deverá promover reuniões públicas, no âmbito da Lei 8754/2017, Conselho Municipal de Mobilidade, para a reformulação do Decreto 30/87;

XIII- Plano de implantação na infraestrutura viária para abrigos e terminais, deverão oferecer condições de conforto e segurança aos usuários;

XIV- Prioridade do deslocamento pelo modal de grande capacidade e de massa, incluso o ferroviário, aproveitando-se a infraestrutura existente ou utilizando-as para outros modais;

XV- Disponibilização de aplicativo por comunicação em rede informatizada aos usuários do transporte - Bilhetagem Eletrônica;

XVI- Planejamento dos itinerários, qualidade, quantidade de veículos das linhas urbanas, distritais e da infraestrutura do sistema de transporte. Deverá este sistema de planejamento ser permanentemente monitorado e revisto no âmbito da Lei 8754/2017, Conselho Municipal de Mobilidade;

XVII- O órgão municipal de planejamento, desenvolverá o planejamento de ações para a implantação progressiva do transporte de massa, integrando-o ao sistema multimodal da cidade e à infraestrutura interurbana, devidamente provido com a implantação dos Terminais Multimodais;

XVIII- Padronização dos abrigos para passageiros nos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo;

XIX- Nenhum veículo terá vida útil superior a 12 (doze) anos.

**Parágrafo único:** O IMTT, desenvolverá o planejamento para a substituição da frota, no que se refere ao uso de combustível fóssil, de modo a adequar 100% (cem por cento) da frota do transporte público coletivo a veículos movidos por energia renovável, não poluidora.

**Art. 82.** Deverá ser garantida a acessibilidade ao sistema de transporte público do município (NBR 9050/2020), por meio de intervenções nos veículos, terminais e pontos de embarque e desembarque de passageiros, conforme legislação em vigor.

**Art. 83.** Deverá ser garantida a climatização dos veículos do sistema de transporte público coletivo, conforme legislação em vigor.

**Parágrafo Único:** O descumprimento por parte dos operadores do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros (concessionárias e permissionários), serão regidos por suas respectivas legislações próprias.

**Art. 84.** Em todos os terminais e pontos de embarque e desembarque, deverá ser fixado itinerário acessível, conforme legislação em vigor, das linhas do sistema de transporte, com os respectivos horários e meios de integração (vide mapa 02 em anexo).

**Art. 85.** Os terminais de embarque e desembarque deverão prever área para estacionamento de veículos e bicicletas, de modo a induzir o uso do transporte coletivo e possibilitar a integração modal.

## **TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (APLICATIVO, COMPARTILHADO, TÁXI)**

**Art. 86.** O PLANMOBS no âmbito do transporte motorizado individual, aborda as ações específicas para:

I- O transporte motorizado individual remunerado de interesse público (aplicativo e compartilhado) via aplicativo por Operadoras de Tecnologia de Transporte (OTT), será regido pela Lei Municipal nº. 9.066/2021;

II- Recadastramento e adesão ao aplicativo Taxi.Rio, para modernização dos serviços de táxis;

III- Deverão ser revistas as condições para o dimensionamento da frota de táxi no município, especialmente quanto o disposto na Lei Municipal 8812/17, e estar em consonância com a Lei Federal 12468/11.

## **TRANSPORTE DE CARGA – LOGÍSTICA**

**Art. 87.** O PLANMOBS, no âmbito do Transporte de Carga - Logística, aborda as seguintes diretrizes:

I- As diretrizes e os objetivos da Política de Mobilidade de Cargas e Serviços;

II- As metas específicas para a logística e o transporte de cargas (Plano de Logística de Distribuição e Abastecimento de Campos dos Goytacazes e Plataforma Logística);

III- A logística relacionada às operações aero-hidro-portuárias serão estruturadas nas vias urbanas perimetrais e na malha rodoviária, conectadas às Zonas Especiais de Negócios (ZEN);

IV- As diretrizes e metas específicas para o transporte de cargas superdimensionadas e perigosas;

V- As ações voltadas à atividade de transporte de pequenas cargas por moto-frete e por bicicleta;

VI- As ações voltadas à atividade de carga a frete;

VII- As vagas de carga e descarga, serão dispostas conforme:

- Uso comercial (lojas e conjunto de lojas): Até 250,00m<sup>2</sup> – isento. Demais usos, ver Anexo II, Quadro nº 9 da Lei 0016/2020;
- Uso de escritórios: Até 2.000 m<sup>2</sup> isento. Porém, deve apresentar EIT. Demais usos, ver Anexo II, Quadro nº 9 da Lei 0016/2020;
- Demais usos, ver Anexo II, Quadro nº 9 da Lei 0016/2020;

VIII- O dimensionamento e a disposição da vaga funcional para carga e descarga, serão planejados pelo órgão municipal de planejamento fiscalizado pelo IMTT e a Guarda Civil Municipal, de acordo com a legislação em vigor;

IX- Os Transportes de cargas leves, menor ou igual a 200 kg, que se destinam ao abastecimento do comércio local, poderão ser efetuados por tração humana, desde que com carrinho ou bicicleta não motorizados de transporte e movimentação de cargas, a uma distância de até 100m (cem metros) para

o carrinho e 200m (duzentos metros), para a bicicleta, desde que não coloque em risco as pessoas. Naturezas excepcionais deverão ter o parecer do IMTT;

X- O Transporte de cargas médias, entre 200,01 kg até 500 kg, feitas a partir de tração humana, deverá utilizar o sistema tipo triciclo, não motorizado, que poderá ter uma bicicleta ou dispositivo à pedal, acoplado à caçamba tradicionalmente utilizada pelos catadores de papelão, garrafas pet, dentre outras cargas leves;

XI- Acima de 500,00 kg, o fretamento deverá ser feito por veículo motorizado, devidamente licenciado no IMTT. O uso de moto-frete, será feito conforme definições do DENATRAN. Fica terminantemente proibido o fretamento de veículos para passageiros;

XII- Os limites e referências para o transporte de carga, deverão atender especialmente ao Regulamento do CONTRAN e legislações em vigor.

XIII- A regulamentação de serviços de fretamento para pessoas físicas e jurídicas proprietárias de micro-ônibus ou ônibus convencionais, na modalidade aluguel, no âmbito municipal, com o pagamento de taxa e vistoria do veículo, se dará mediante Portaria a ser editada pelo IMTT;

XIV- O IMTT deverá regulamentar as legislações específicas para o transporte de pequenas cargas por moto-frete e por bicicleta;

§ 1º Disposições e procedimento de carga e descarga, locais estabelecidos, horários, demarcados e devidamente sinalizados, ficarão a critério da regulamentação conforme portaria do órgão municipal de trânsito e transporte, seguindo as diretrizes desta Lei e zoneamento estabelecido na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

§ 2º O tráfego de veículos de cargas na área Central ficará restrito a veículos com no máximo 3 (três) eixos e que demandem ao atendimento das necessidades da cidade, com os demais devem utilizar da rede rodoviária federal ou estadual e em casos de inviabilidade comprovada, deverão obter Licença Especial de Trânsito no IMTT.

## **PLANO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

**Art. 88.** O PLANMOBS, no âmbito do Plano Municipal de Educação para o Trânsito, compreende a Educação Escolar e a Educação Pública, abordando:

I- A política da educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (CTB em vigor), devendo ser promovida desde a pré-



escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, do Sistema Nacional de Educação e da Rede Municipal de Ensino.

§1º Para implantação dos programas indicados no caput devem ser elaborados e executados os seguintes programas:

II- Programa de aprendizagem continuada, incluso na grade curricular da rede municipal de ensino;

III- Programa de integração a aspectos da segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

§2º Para implantação dos programas indicados no parágrafo anterior devem ser elaborados e executados os seguintes projetos:

IV- Projeto de adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito, além de conteúdos de trânsito nas escolas municipais de formação para o magistério e na capacitação de professores e multiplicadores;

V- A elaboração de Campanhas Educativas, em caráter permanente, para a população, utilizando-se de todos os meios de comunicação possíveis, inclusive redes sociais;

VI- Incentivos a elaboração de Campanhas Educativas internas nas empresas (transportes coletivos, individuais, de carga, etc.) inclusive com distinção para as que apresentarem menor quantidade de infrações de trânsito

VII- Projeto de aprendizagem continuada e de metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias, incluindo a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a corresponsabilidade do governo municipal e a sociedade, em busca da segurança e bem-estar;

VIII- Projeto de fomento e execução de programas educativos centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão do trânsito, especialmente às escolas formadoras de condutores de veículos motorizados, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização;

IX- Projeto de formação e a capacitação de condutores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores - CFC para que as exigências do Código de Trânsito Brasileiro possam ser cumpridas com eficiência e possam fazer parte do currículo dos cursos a discussão da cidadania e de valores;

X- Programa permanente de orientação, segurança e educação para o trânsito, por meio de veículo, não motorizado e motorizado, em especial para o sobre duas rodas;

XI- Adesão imediata ao Pacto Nacional Pela Redução de Acidentes – DENATRAN;

## CAPÍTULO IV

### 1- DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR

#### CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

**Art. 89.** A participação cidadã será exercida por meio:

I- Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

II- De audiências e consultas públicas presenciais e eletrônicas;

III- Dos termos definidos na Lei Federal 14.071/20, especialmente nos artigos 72, 73 e o seu parágrafo único.

### 2- DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 90.** A alteração desta Lei só poderá ser efetuada após consulta pública, mediante audiência pública e pareceres técnicos prévios do órgão municipal de planejamento, órgão municipal de trânsito e transporte e do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 91.** Para o acompanhamento e a implementação das ações constantes do PLANMOBS poderão ser constituídos Grupos Inter secretariais, coordenados pelo órgão municipal de planejamento.

**Art. 92.** O PLANMOBS deverá ser revisto periodicamente em até 10 (dez) anos, conforme Lei Federal nº12.587/12, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração de diagnóstico e de prognóstico do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMURB criado pela Lei nº8754/17.

**Parágrafo único:** As revisões do PLANMOBS, serão coordenadas pelo órgão municipal de planejamento, de forma participativa via audiência pública e deverão contemplar a análise e o desempenho do sistema municipal de mobilidade em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte – especialmente os não motorizados - no território do município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema municipal de mobilidade, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos.

**Art. 93.** O serviço de retenção, remoção, recolhimento e estada de veículo, deverá atender a legislação em vigor, tornando-se imediatos os procedimentos correspondentes pelo IMTT, além da guarda segura do veículo.

**Parágrafo único:** Deverá ser revista e atualizada a Lei Municipal 8739 de 04 de janeiro de 2017, especialmente quanto a remoção e guarda do veículo, assegurada a ampla publicidade e isonomia.

**Art. 94.** O PLANMOBS será disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, sempre atualizado.

**Art. 95º:** O IMTT, poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PLANMOBS.

**Art. 96.** A infraestrutura aos meios não motorizados, será sempre acessível e integrada, com permanente avaliação pelo órgão municipal de planejamento, quanto a plena segurança, sinalização, circulação, caminhabilidade e uso, conforme legislação em vigor.

**Parágrafo único:** A pavimentação viária, deverá priorizar materiais drenantes, ou seja, permeáveis e semipermeáveis, conforme cada caso, hierarquia e prioridades definidas no PLANMOBS, Plano Diretor e legislação em vigor.

**Art. 97.** O IMTT deverá desenvolver projeto de faixas preferenciais e/ou seletivas para o trânsito dos coletivos em transporte público, dos veículos dos serviços de segurança, saúde pública e o de combate a incêndio.

**Art. 98.** O órgão municipal de planejamento, deverá dar publicidade de seus atos, de modo a garantir transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das políticas públicas de mobilidade e de desenvolvimento sustentável.

**Art. 99.** Os pedestres e os condutores de veículos não motorizados, tem os seus direitos e deveres, garantidos conforme Lei Federal 14.071/20, especialmente nos artigos 68 ao 71. Extensivo aos descritos na Lei 13.146/15.

**Art. 100.** Casos omissos devem ser dirimidos com o órgão municipal de planejamento junto ao órgão municipal de trânsito e transporte (IMTT).

**Art. 101.** O mobiliário urbano deverá ser disposto de modo a não interromper o campo visual nas travessias de pedestre, ou estar próximo a: esquina, e rebaixo de meio fio para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. Deverá o mobiliário urbano, distar, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros) da rota acessível, e em quaisquer casos não dificultar ou impedir a acessibilidade e o

desenho universal (NBR 9050/2020). Não será permitido a instalação de bancas de jornais, revistas e similares nas esquinas.

**Art. 102.** A comunicação das informações nas edificações e mobiliário públicos, será feita na forma definida na Lei 13.146/15.

**Art. 103.** Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes, de 2022.