



GABINETE DO PREFEITO

MENSAGEM Nº 022/2019

LEDO EM PLENÁRIO NESTA DATA:
29 / 05 / 2019

EM, 28 DE MAIO DE 2019.

Excelentíssimo Senhor Presidente e Demais Edis da Câmara Municipal.

A Mensagem que ora se encaminha à apreciação de Vossas Excelências, trata-se de Projeto de Lei que estabelece o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Casimiro de Abreu – RJ, e dá outras providências.

Este Projeto é necessário tendo em vista que a Lei Federal nº 13.683 de 19/06/2018 estabeleceu o prazo máximo de 07 (sete) anos para que os Municípios elaborem o Plano de Mobilidade Urbana e o coloquem em vigor, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência dessa Lei.

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Casimiro de Abreu foi elaborado de acordo com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituídas pela Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Assim, dispensadas maiores considerações, esperamos que possa ser o referido Projeto votado com a costumeira atenção, pelos Nobres Membros dessa Augusta Casa de Leis.

Sem mais para o momento, aproveito a oportunidade para renovar protestos de elevada estima e distinta consideração.


PAULO CEZAR DAMES PASSOS
PREFEITO

APROVADO POR UNANIMIDADE
Regime de Urgência
16 / 06 / 2019

Presidente

APROVADO POR UNANIMIDADE
Única Discussão
12 / 06 / 2019

Presidente



GABINETE DO PREFEITO

LIDO EM PLENÁRIO NESTA DATA:

29 / 05 / 2019

PROJETO DE LEI Nº 022/2019

LEI N.º _____ de _____ de _____ de _____.

Ementa: Estabelece o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Casimiro de Abreu – RJ, e dá outras providências

APROVADO POR UNANIMIDADE

Única Discussão

12 / 06 / 2019

Presidente

O PREFEITO MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU, ESTADO DO RIO DE JANEIRO, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS, FAZ SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E ELE SANCIONA A SEGUINTE LEI:

CAPITULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art 1º - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana para a cidade de Casimiro de Abreu, bem como institucionalizadas, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabeleceu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei Orgânica do Município de Casimiro de Abreu, promulgada em 1º de janeiro de 1990, a Lei Complementar nº 1060 de 05 de outubro de 2006, que instituiu o Plano Diretor do Município de Casimiro de Abreu e a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, com os estudos realizados e o compromisso do Município de Casimiro de Abreu com a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Art. 2º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transportes coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Parágrafo Único - A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por guarda a compatibilidade com o disposto nas Leis Federais: nº 10.048, de 8 de novembro de 2000; nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000; nº 10.741, de 1º de outubro de 2003; e nº 13.146, de 6 de julho de 2015.



Art. 3º - O instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana será o Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu – PlanMob-Casimiro.

Parágrafo Único - O Plano de Mobilidade Urbana será instituído por Ato do Chefe do Poder Executivo, observando as determinações contidas nesta Lei.

SEÇÃO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Artº 4 - Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - **ACESSIBILIDADE**: facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a toda autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

II - **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

III - **CAPACIDADE DE SUPORTE**: medida numérica de comparação da capacidade de trânsito (de veículos ou pessoas) contra a utilização da infraestrutura viária ou do sistema de transporte;

IV - **CICLOVIA**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

V - **GESTÃO DA DEMANDA**: medidas para induzir, estimulando ou desestimulando, a utilização de cada modo de transporte, com o objetivo de promover uma distribuição modal mais equilibrada;

VI - **LOGÍSTICA URBANA**: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

VII - **MOBILIDADE URBANA**: condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

VIII - **MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**: realização dos deslocamentos, com o mínimo de comprometimento ao meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

IX - MODELO OPERACIONAL TRONCO-ALIMENTADO: modelo de redes de transporte compostas por linhas estruturais e alimentadoras, em que as linhas estruturais são receptoras das demandas captadas pelas linhas de acessibilidade aos bairros ou regiões periféricas de menor demanda de passageiros;

X - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XI - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIII - POLÍTICAS DE PREÇOS: políticas públicas que envolvem critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XIV - REDE VIÁRIA ESTRUTURAL: rede formada pelas principais vias de circulação, classificadas como via de trânsito rápido (rodovia), via arterial; via coletora; via local; e via rural;

XV - SEGURANÇA VIÁRIA: conjunto de métodos e medidas para diminuir a probabilidade de acidentes nos logradouros públicos;

XVI - SISTEMA CICLOVIÁRIO: o conjunto composto por rotas cicláveis, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos;

XVII - TRANSPORTE DE CARGA: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XVIII - TRANSPORTE INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas, por intermédio de veículos particulares;

XIX - 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.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU

Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099



Art. 5º- A Política Municipal de Mobilidade Urbana atende aos seguintes princípios:

- I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - Equidade no uso do espaço de circulação em vias e logradouros públicos;
- VIII - Integração com o desenvolvimento urbano e a circulação;
- IX - Observância das medidas necessárias para adaptação e mitigação dos efeitos da mudança climática.
- X - Ampliação do sistema cicloviário.

Art. 6º- A Política Municipal de Mobilidade Urbana observa as seguintes diretrizes:

- I - Assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e vulnerabilidade social;
- II - Priorizar os deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;
- III - Priorizar a mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- IV - Priorizar a bicicleta, nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte;
- V - Priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo em relação ao transporte privado individual, no uso do sistema viário;
- VI - Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas;
- VII - Estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à segurança viária, conforto e redução dos tempos de deslocamento;
- VIII - Reorganizar o sistema viário e definir novas intervenções, de forma a reduzir as segregações do território e as barreiras à circulação de veículos e pessoas;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

IX - Proporcionar o desenvolvimento urbano integrado através do aumento das conexões viárias;

X - Promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

XI - Reduzir as externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana;

XII - Fortalecer a gestão democrática no planejamento, controle e operação dos sistemas de transportes e viário que servem à mobilidade da cidade.

Art. 7º - São objetivos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Aprimoramento contínuo do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

II - Ampliação do Sistema Cicloviário de Casimiro de Abreu;

III - Requalificação e padronização das calçadas;

IV - Melhoria da trafegabilidade geral e redução de acidentes de trânsito;

V - Articulação do Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal de Casimiro com Sistema de Transporte Público Coletivo Intermunicipal;

VI - Operação e disciplinamento do transporte de cargas no meio urbano;

VII - Inclusão da mobilidade como fator para o desenvolvimento sustentável do Município;

VIII - Integração dos diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

CAPÍTULO II

DAS DETERMINAÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CASIMIRO DE ABREU PLANMOB-CASIMIRO

SEÇÃO I

DO CONTEÚDO DO PLANMOB-CASIMIRO

Art. 8º - O PlanMob-Casimiro de Abreu contemplará:



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu – RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

I - Diretrizes gerais definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Casimiro, especificamente para cada subsistema que compõe o sistema de mobilidade;

II - Objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu;

III - Metas de curto, médio e longo prazo;

IV - Ações e políticas que associem o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessárias;

V - Medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI - Programas e infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos;

VII - Serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

- a) Rede estrutural do transporte público coletivo e suas tecnologias;
- b) Composição das linhas do sistema convencional;

VIII - Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltada para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

- a) Determinação vias preferenciais para uso do transporte público coletivo;
- b) Implantação de terminais e estações de transferência.

IX - Garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo e à circulação de pedestre;

X - Integração dos modos de transporte público;

XI - Operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das cargas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XII - Ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar a circulação de tráfego, estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transportes coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;



XIV - Política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município.

SEÇÃO II

DOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Art. 9º - O PlanMob-Casimiro contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - Tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado;

II - Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - Promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - Tornar a mobilidade urbana um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade;

VI - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 10 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Promover a implantação e organização do modelo operacional tronco - alimentado da rede de transporte coletivo;

II - Promover a integração física, operacional e tarifária do sistema de transporte público coletivo;

III - Implantar, modernizar e manter sistemas de monitoramento da operação do transporte coletivo;

IV - Implantar, modernizar e manter sistemas de prestação de informações ao usuário para uso do transporte público coletivo;

V - Promover ações para construção e manutenção de calçadas;

VI - Promover ações para construção e manutenção de bicicletários;

VII - Desestimular o uso do transporte motorizado individual;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

VIII - Promover ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

IX - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de tecnologias de sistemas de transporte coletivo de média capacidade;

X - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de energias limpas;

XII - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre a gestão da demanda, de forma a reduzir a necessidade de infraestrutura viária para a circulação de pessoas e cargas;

XIII - Promover ações, estudos de viabilidade e projetos para a redução da emissão de gases de efeito estufa;

XIV - Buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro.

Art. 11 - Com vistas ao objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Implantação de sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de transporte, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto aos serviços de transporte público e trânsito;

II - Implantar métodos e processos de controle do uso e de fiscalização dos serviços de transporte público e do trânsito;

III - Implantar métodos e processos de controle e fiscalização do atendimento às normas de construção e conservação das calçadas;

IV - Disseminação de informações sobre as condições da mobilidade urbana na cidade e promoção das discussões pertinentes;

V - Ampliação e manutenção do sistema viário, considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação geral, as necessidades específicas do transporte coletivo e dos meios de circulação não motorizados;

VI - Ampliação, modernização e manutenção dos equipamentos públicos de apoio ao transporte coletivo, tais como terminais de transbordo, estações de transferência, pontos de parada e terminais hidroviários;

VII - Implantação, modernização e manutenção de equipamentos de apoio aos modos de transporte público em geral, como bicicletários e paraciclos;



IX – Implantação de tecnologias inovadoras nos serviços de trânsito e transporte coletivo.

Art. 12 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Orientação das atividades de fiscalização do trânsito e transporte com ênfase na garantia da segurança, informações de orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - Garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III- Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - Desenvolvimento de projetos de educação contínua no trânsito;

V - Priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;

VI - Aprimoramento contínuo no atendimento ao cidadão, na prestação de serviços e nos processos de fiscalização e autuações;

VII - Realização de estudos estatísticos e de riscos de acidentes de trânsito, identificando pontos críticos para priorização de medidas mitigadoras, visando à redução de vítimas no trânsito;

VIII – Mapeamento das vias rurais e urbanas visando à identificação das necessidades específicas, para um planejamento urbano eficiente que atenda as mudanças previstas ao longo dos anos, delineando possíveis soluções para um trânsito fluido e eficaz.

Art. 13 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimule o uso de modos não motorizados, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Difusão na sociedade do conceito de mobilidade urbana, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - Adoção de medidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa;

III - Acompanhamento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos gestores e prestadores de serviços de transporte público;

IV - Atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

V - Garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos, entidades públicas e privadas;

VI - Estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e infraestrutura cicloviária.

Art. 14 - Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de mantê-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - Adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, do desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade;

III - Fomento da melhoria das condições urbanísticas no entorno imediato dos equipamentos de integração e junto aos equipamentos de apoio dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade;

IV - Aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens;

V - Estabelecimento de diretrizes para o uso e parcelamento do solo, implantação de empreendimentos de grande porte que proporcionem a continuidade da malha viária, reduzam o efeito barreira, estabeleçam opções de mobilidade para as pessoas através de menores percursos e ofereçam, quando couber, soluções de infraestrutura para o transporte coletivo.

Art. 15 - Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - Adoção de política de modicidade tarifária do transporte público coletivo compatível com uma política de inclusão social;

II - Adequação da frota de veículos de transporte coletivo, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - Adequação da infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos urbanos, para a circulação adequada das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;



IV - Garantia de cobertura do território da cidade para o atendimento por transporte público.

SEÇÃO III

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Art. 16 - Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

I - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

II - Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III- Aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo, na forma da lei;

IV - Destinação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

VI - Monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da qualidade crítica do ar constatada;

VII – A implementação de políticas de ordenamento, uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associado ao sistema de transporte público coletivo, no entorno de corredores e das estações de transporte coletivo existente ou futuras, que terão as seguintes finalidades, para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu:

a) Obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

b) Implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente aqueles destinados aos modos de transporte não motorizado;



c) Melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas.

VIII - Priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo;

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

SEÇÃO IV

DA GESTÃO DA MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA

Art. 17 - A Gestão de Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

Art. 18 - À Administração Municipal cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada, por meio da segregação de parte do sistema viário para a circulação exclusiva ou preferencial de bicicletas, dotando os espaços com infraestrutura e sinalização para propiciar a sua utilização de forma segura e confortável.

Parágrafo Único - A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

I - Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;

II - Manutenção e conservação dos passeios públicos e toras cicláveis;

III - Sinalização dos locais de travessia de pedestres;

IV - Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

SEÇÃO V

DA GESTÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL



Art. 19 - A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrições físicas para locomoção, se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo Único - A gestão da acessibilidade universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

Art. 20 - Na gestão de acessibilidade universal, a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

§ 1º - No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

I - O desenho universal com ações sobre as calçadas;

II - Os locais de travessia do leito viário;

III - O rebaixamento de meios-fios;

IV - Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais;

V - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

§ 2º - Nos equipamentos de transporte, a acessibilidade deve atender a todos os tipos de deficiências e necessidades especiais dos usuários.

§ 3º - Para que os sistemas de transporte sejam plenamente acessíveis, são necessárias ações tanto nos veículos, como na infraestrutura, nos equipamentos de apoio e no ambiente construído, como acessibilidade aos pontos de parada, terminais, etc.

Capítulo III

DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB-CASIMIRO

SEÇÃO I

DO ACOMPANHAMENTO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL



Art. 21 - Caberá ao Controle Social do Transporte Público – CSTP, instrumento de integração da sociedade com a administração pública, com a finalidade de acompanhar, sugerir e reivindicar junto ao poder público, soluções referentes aos problemas e deficiências sociais, direcionados ao transporte público, com mais eficiência.

SEÇÃO II

DA REVISÃO

Art. 22 - As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu deverão contemplar minimamente:

I - Análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;

II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

III - Análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

IV - As revisões do PlanMob - Casimiro terão periodicidade de 10 (dez) anos.

SEÇÃO III

DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

Art. 23 – A base de uma Política Municipal de Mobilidade Urbana com participação democrática está no reconhecimento da participação do cidadão nas políticas públicas, que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão:

Parágrafo Único: A Gestão Democrática da Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Casimiro de Abreu dar-se-á com a participação dos diferentes seguimentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação.

I – A participação da sociedade na gestão da mobilidade urbana ocorre nas seguintes formas:

a) Por iniciativa da sociedade, por meio de organizações não governamentais, entidades de classe, associações, ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;



b) Por ações do próprio município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não.

II – A participação da sociedade na promoção da mobilidade urbana dar-se-á por meio das seguintes ações:

- a) Realização de Audiências Públicas, referendos e outras formas de participação;
- b) Composição do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, por representantes a ser estabelecida pela municipalidade;
- c) Promoção de canais de relacionamento direto entre o gestor público e o usuário do transporte coletivo.

SEÇÃO IV

DOS PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art. 24 – O presente PlanMob Casimiro de Abreu será implantado em etapas de ação imediata, a curto, médio e longo prazo.

Parágrafo Único: Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 4 (quatro), 8 (oito) e 10 (dez) anos respectivamente.

I – A estratégia de implantação da Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária, conforme Anexo I, preconizadas no PlanMob Casimiro de Abreu é consubstanciada em diretrizes, metas e ações a serem definidas pelo Poder Executivo para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

II – A execução das obras/ações nos prazos a que se refere o “caput” deverá considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os municípios.

III – Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

Art. 25 - O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu, onde deverá promover a regulamentação do Sistema Municipal de Transporte, e dos seus Subsistemas:



Sistema Municipal de Transporte		
RODOVIÁRIO	PASSAGEIROS	Escolar
		Fretamento
		Mototáxi
		Táxi
		Complementar
	CARGA	Coletivo
		Motofrete
ESPECIAL	SOM E VÍDEO	Frete
	APLICATIVO	GLP
		Audiovisual
		Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 26 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 27 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação ou afixação em átrio público, revogadas as disposições em contrário


PAULO CEZAR DAMES PASSOS
PREFEITO



ANEXO I

DIRETRIZES PARA A IMPLANTAÇÃO DA REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

1 - APRESENTAÇÃO

O presente ANEXO I é parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana de Casimiro de Abreu e tem como finalidade apresentar as diretrizes para a implantação da Rede Estrutural para a circulação cicloviária.

2 - OBJETIVOS

A configuração da Rede Estrutural para a circulação cicloviária consiste na organização do sistema viário, evitando situações de conflito entre modais, principalmente motorizados e não motorizados, com dispositivos especiais para a circulação segura de bicicletas na forma de ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, criando rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do município.

3 - CONFIGURAÇÃO DA REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

Consiste na configuração de um sistema cicloviário de caráter estrutural, junto aos centros urbanos do Distrito Sede de Casimiro de Abreu e do Distrito de Barra de São João, conforme planilha de situação da estrutura viária:

ESTRUTURA DA VIA	ESTRUTURA CICLOVIÁRIA
ESTRUTURA ASFÁLTICA	CICLOFAIXA
ESTRUTURA EM BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO OU SIMILAR	CICLOVIA
TRECHO QUE NÃO COMPORTA DIVISÃO DE VIAS ESPECIAIS	SINALIZAÇÃO DE VIAS COMPARTILHADAS

3.1 – CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA DE CONEXÃO AO CENTRO DE CASIMIRO DE ABREU

3.1.1 – PROLONGAMENTO DA VIA CICLOVIÁRIA DA RUA LUIZ LAURENTINO FORMANDO O ANEL CICLOVIÁRIO DE CONEXÃO ENTRE OS BAIRROS E O CENTRO.

Percurso do Anel Cicloviário:



- 3.1.1.1 – Rua Pastor Luiz Laurentino da Silva (Bairro Centro);
- 3.1.1.2 – Avenida Seis (Bairro Jardim Aparecida);
- 3.1.1.3 – Rua Haroldo Gaspar (Bairro Santa Ely);
- 3.1.1.4 – Rua Rodolfo Mota (Bairro Mataruna);
- 3.1.1.5 – Rua Padre Francisco Maria Talles (Bairro Mataruna e Centro);
- 3.1.1.6 – Praça Feliciano Sodré (Bairro Centro);
- 3.1.1.7 – Rua Alpheu Marchon (Bairro Centro).

3.1.2 – PROLONGAMENTO DA VIA CICLOVIÁRIA DA RUA WALDENIR HERINGER DA SILVA.

Percurso da via cicloviária:

- 3.1.2.1 – Rua Pastor Luiz Laurentino (conexão);
- 3.1.2.2 – Rua Dr. Jair Fontes;
- 3.1.2.3 – Rua Waldenir Heringer da Silva (Ciclovía existente);
- 3.1.2.4 – Rua Maria Inês (Bairro Santa Inês);
- 3.1.2.5 – Estrada dos Trinta (Vilage do Poeta);
- 3.1.2.6 – Vila Treze (Vilage do Poeta);
- 3.1.2.7 – Avenida Seis (Bairro Jardim Aparecida);
- 3.1.2.8 – Rua Pastor Luiz Laurentino da Silva (Conexão).

3.2 – CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA DE CONEXÃO AO CENTRO DE BARRA DE SÃO JOÃO

3.2.1 – CRIAÇÃO DA VIA CICLOVIÁRIA DE CONEXÃO ENTRE OS BAIRROS E O CENTRO DE BARRA DE SÃO JOÃO.

Percurso da via cicloviária:

- 3.2.1.1 – Rua Joana Antunes dos Santos(Bairro Palmital);
- 3.2.1.2 – Estrada Velha Rio Dourado (Bairro Palmital);
- 3.2.1.3 – Rua Galáxia (Bairro Santa Irene);
- 3.2.1.4 – Rua A (Bairro Peixe Dourado);
- 3.2.1.5 – Rua Tainha (Bairro Peixe Dourado);
- 3.2.1.6 – Rua Tucunaré (Próximo ao Hospital Regional);
- 3.2.1.7 – Rodovia Amaral Peixoto (via lateral da Rodovia);

3.2.2 – CRIAÇÃO DO ANEL CICLOVIÁRIO DE LAZER E TURISMO

Percurso da via cicloviária:

- 3.2.2.1 – Avenida Marcílio Dias(Praiaão);
- 3.2.2.2 – Avenida Atlântica (Praiaão);



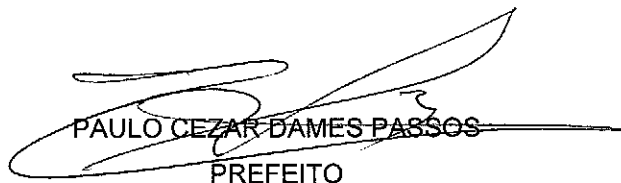
ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE CASIMIRO DE ABREU



Rua Padre Anchieta 234, Centro – Casimiro de Abreu –RJ – Tel/Fax: (22) 2778-1099

- 3.2.2.3 – Rua Arnóbio Chagas (Bairro Santa Irene);
- 3.2.2.4 – Rodovia Amaral Peixoto (via lateral da Rodovia);

- 3.2.2.5 – Rua Segredo (Bairro Vila Nova);
- 3.2.2.6 – Rua Andrade Silva (Região Histórica);
- 3.2.2.7 – Rua Bernardo Gomes (Beira Rio);
- 3.2.2.8 – Praça As Primaveras (Centro);
- 3.2.2.9 – Rua São João (Prainha);
- 3.2.2.10 – Beco do Abricó (Prainha);
- 3.2.2.11 – Avenida Marcílio Dias (Conexão).

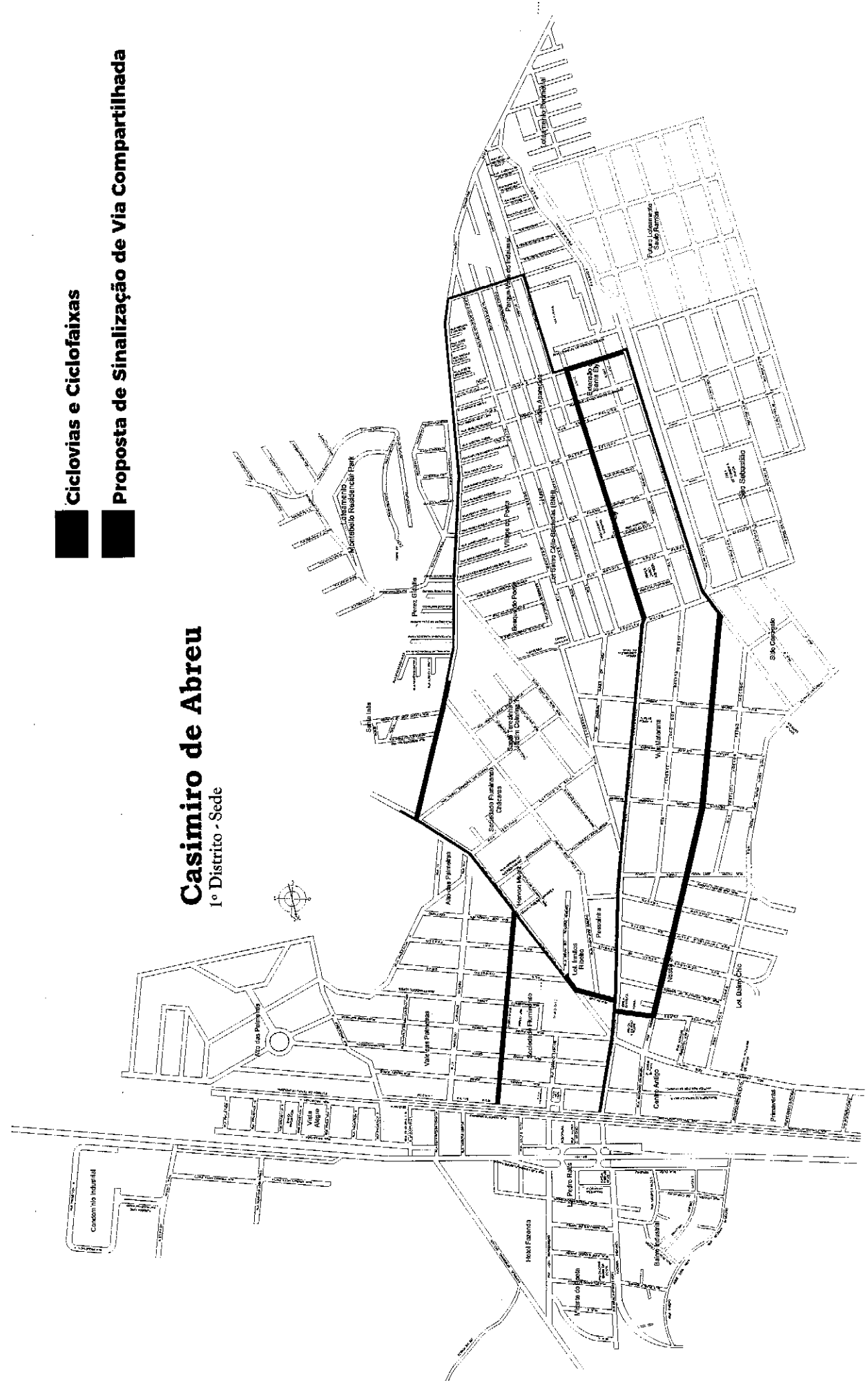

PAULO CEZAR DAMES PASSOS
PREFEITO

Cicloviás e Ciclofaixas

Proposta de Sinalização de Via Compartilhada

Casimiro de Abreu

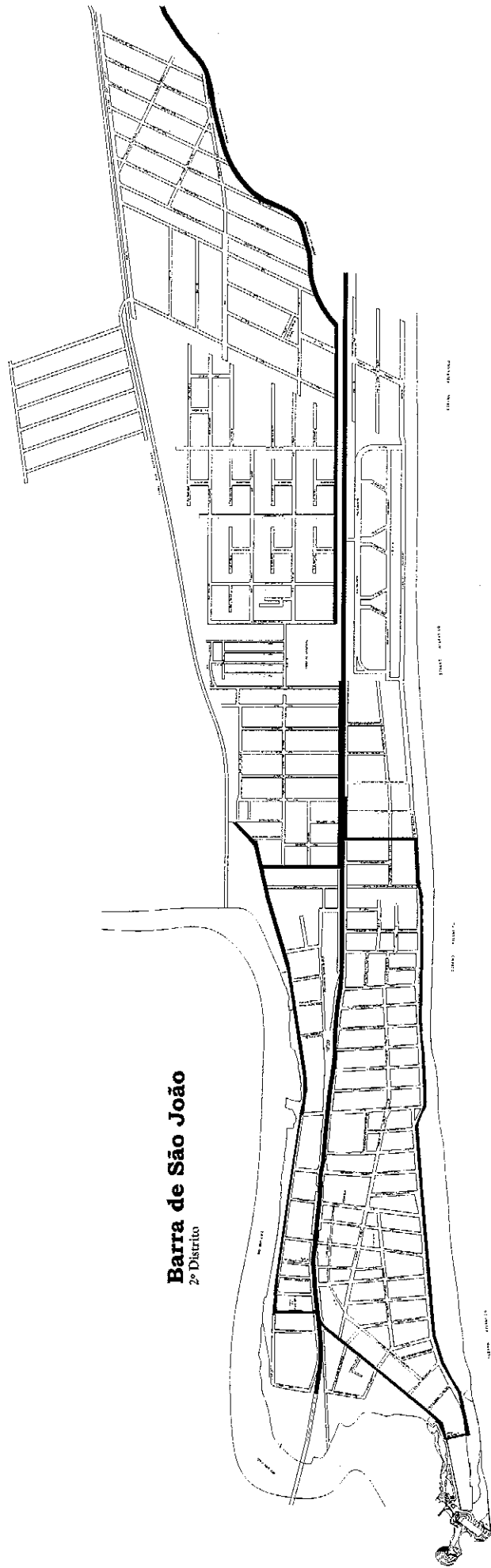
1º Distrito - Sede



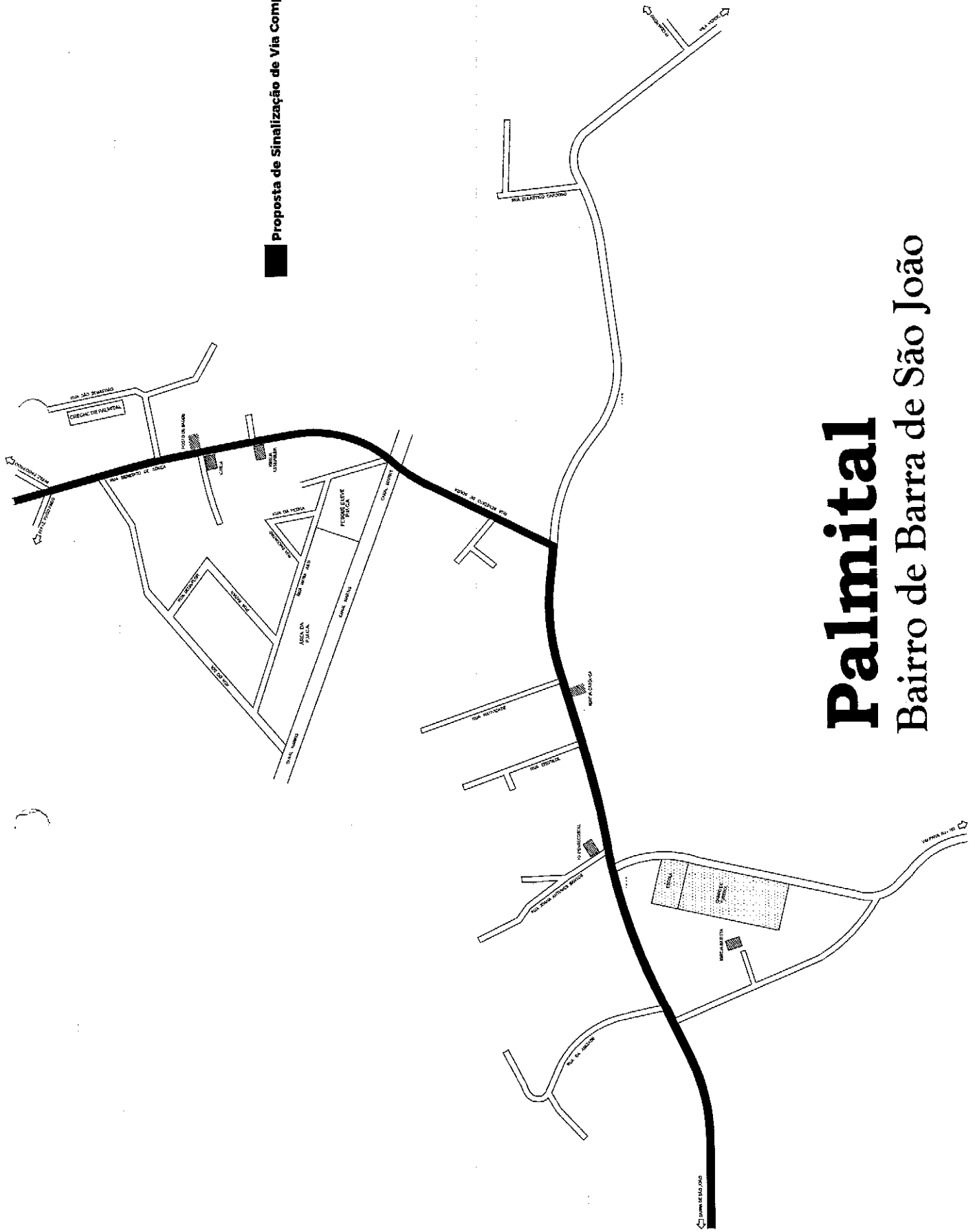
Proposta de Ciclofaixas

Proposta de Sinalização de Via Compartilhada

Barra de São João 2º Distrito



Proposta de Sinalização de Via Compartilhada



Palmital

Bairro de Barra de São João