



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRAI
Protocolo Nº <u>652/25</u>
07 ABR 2025
Assinatura: <u>[assinatura]</u>

MENSAGEM Nº 026/2025

Pirai, 04 de abril de 2025.

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Nobres Vereadores.

C.M.P - PIRAI-RJ.
Processo nº 652
Rubrica [assinatura] Fls. 02

Ao cumprimentá-los, encaminhamos o presente Projeto de Lei que tem por escopo, instituir o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pirai, fruto de um trabalho de planejamento, com análises de propostas e alternativas para projetar o futuro da nossa cidade, com desenvolvimento urbano ordenado e planejado, principalmente no que diz respeito a mobilidade urbana, conforme explicitado no Memorando nº 117/2025 da Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana.

"MEMORANDO Nº 117/ 2025 Pirai, 04 de abril de 2025.

À Sua Excelência, Senhor Luiz Fernando de Souza
Prefeito Municipal de Pirai
Assunto: Plano de Mobilidade Urbana de Pirai-RJ.

Senhor Prefeito,

A Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana, no uso de suas atribuições, vem à presença de Vossa Excelência enviar a minuta da Lei Complementar que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Pirai, em cumprimento às exigências legais e em consonância com os princípios constitucionais e normas infraconstitucionais que regulam o desenvolvimento urbano sustentável e a mobilidade urbana no Brasil.

I – FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

A presente proposição encontra fundamento jurídico na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu art. 182, que estabelece ser dever do Poder Público municipal promover o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, mediante adequado planejamento urbano.

[assinatura]

No âmbito infraconstitucional, a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece diretrizes para o planejamento e gestão da mobilidade urbana e determina que os municípios elaborem seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana como condição para acesso a recursos federais destinados à área de transportes e mobilidade. A referida norma, em seu art. 24, §1º, é clara ao exigir que os Planos sejam integrados ao Plano Diretor Municipal, devendo conter objetivos, metas e indicadores de desempenho e qualidade dos serviços de mobilidade.

No âmbito local, a Lei Orgânica do Município de Pirai (Lei nº 1, de 04 de abril de 1990) reforça e legitima o encaminhamento desta proposição legislativa.

Os seguintes dispositivos da Lei Orgânica merecem especial destaque:

Art. 8º – assegura aos munícipes o pleno exercício dos direitos sociais e o bem-estar coletivo;

Art. 9º, inciso XVI – atribui competência ao Município para planejar e promover o ordenamento do território, inclusive através de planos setoriais;

Art. 168 – dispõe sobre o sistema de planejamento municipal, do qual fazem parte os planos setoriais, como o de mobilidade urbana;

Art. 170 – determina que o Plano Diretor e os planos setoriais devem ser compatibilizados e integrados, estabelecendo diretrizes para o desenvolvimento municipal.

A presente iniciativa legislativa está, portanto, em estrita conformidade com o ordenamento jurídico vigente, respeitando tanto os preceitos constitucionais como as obrigações legais específicas impostas ao Município.

II – FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA

O Plano de Mobilidade Urbana ora apresentado foi desenvolvido com base em diagnóstico técnico detalhado da realidade local, incluindo levantamento de dados primários e secundários, mapeamento da infraestrutura viária existente, avaliação dos fluxos de deslocamento de pessoas e mercadorias, análise dos

LF



C.M.P - PIRAI-RJ.
Processo nº 652
Rubrica 4 Fis 04

modais de transporte disponíveis, bem como ampla participação da sociedade civil, conforme preconizado na Lei Federal nº 12.587/2012.

Entre os principais objetivos técnicos do plano, destacam-se:

A promoção da mobilidade urbana sustentável, com prioridade ao transporte coletivo, aos modais não motorizados e à acessibilidade universal;

A redução de desigualdades sociais e territoriais no acesso aos serviços de transporte;

A melhoria da eficiência da circulação urbana, com foco na fluidez viária e na segurança do tráfego;

A integração intermodal, visando à complementariedade entre meios de transporte e à redução de custos operacionais;

O estímulo à descarbonização da matriz de mobilidade, promovendo ações para mitigação de impactos ambientais;

A definição de metas, prazos, fontes de financiamento e instrumentos de monitoramento e avaliação de resultados, em alinhamento com a metodologia de planejamento por indicadores.

O Plano encontra-se plenamente integrado ao Plano Diretor Municipal, atendendo à exigência de articulação entre os instrumentos de política urbana. Ressalta-se que seu conteúdo contempla diretrizes de curto, médio e longo prazos, organizadas em eixos estratégicos, abrangendo infraestrutura, regulação, fiscalização, educação para o trânsito, acessibilidade, sustentabilidade e governança.

III – JUSTIFICATIVA DE URGÊNCIA E PRAZO EXÍGUO

Justifica-se a urgência na apreciação e aprovação do presente Projeto de Lei em razão da necessidade de cumprimento de prazos legais e operacionais definidos por normas federais e estaduais, bem como pela importância estratégica de alinhar o Município às exigências técnicas que condicionam o acesso a recursos financeiros de políticas públicas de mobilidade urbana.

LS

Especificamente, o art. 24, §1º da Lei Federal nº 12.587/2012, exige que o Plano de Mobilidade Urbana esteja aprovado por lei municipal e devidamente integrado ao Plano Diretor, como condição indispensável para o Município celebrar convênios, contratos de repasse e acessar recursos federais destinados a investimentos em infraestrutura de mobilidade.

Ocorre que, com a abertura de novos editais federais e estaduais para financiamento de obras e projetos estruturantes, especialmente por meio do Novo PAC – Programa de Aceleração do Crescimento e do FNDU – Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano, a inexistência de legislação vigente e aprovada poderá inviabilizar a participação de Pirai nesses programas, comprometendo o planejamento orçamentário e a capacidade de investimento do Município para os próximos exercícios.

Além disso, há diretrizes estabelecidas por órgãos de controle externo, como o Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ) e o Ministério Público Estadual, que vêm monitorando o cumprimento das obrigações legais impostas pela PNMU, com foco no planejamento setorial e na correta aplicação de recursos públicos.

Cabe ainda mencionar que conforme estabelecido pela Lei nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023, os municípios com população de até 250 mil habitantes têm o prazo final até 12 de abril de 2025 para elaborar e aprovar seus Planos de Mobilidade Urbana. Este prazo, que se encerra em poucos dias, impõe uma ação célere por parte do Poder Legislativo para que o Município de Pirai esteja em conformidade com a legislação federal vigente.

Por fim, do ponto de vista técnico e institucional, a elaboração do Plano já se encontra concluída, com todas as etapas previstas pela legislação cumpridas, incluindo diagnóstico, prognóstico, participação social, diretrizes, metas e indicadores, sendo o envio do projeto de lei à Câmara o último passo necessário para a sua formalização e vigência legal.

Diante do exposto, solicita-se tramitação em regime de urgência, a fim de que o Município de Pirai possa cumprir tempestivamente suas obrigações legais e garantir sua elegibilidade a programas de financiamento e apoio técnico do Estado e da União.

IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS





C.M.P - PIRAI-RJ.
Processo nº 652
Rubrica *[assinatura]* Fls 06

A aprovação do presente Projeto de Lei representa um passo essencial para a consolidação de uma política pública estruturante no Município de Pirai, com impactos positivos na qualidade de vida da população, no desenvolvimento econômico local e na preservação ambiental.

Diante da relevância da matéria, confio na apreciação dessa demanda, por fim, revogo protesto de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

Luiz Carlos Vidal Barroso
Secretário Mun. de Ordem Pública e Mobilidade Urbana
Matrícula 2305"

Portanto, estamos diante de um instrumento que visa uma implementação gradativa, dando melhores condições de mobilidade aos nossos munícipes e visitantes, melhorias na qualidade de vida urbana e a sustentabilidade da cidade a curto, médio e longo prazo.

Expostas as razões determinantes da iniciativa, contamos com o apoio dos Nobres Integrantes desta Casa Legislativa, para a aprovação do presente projeto.

Atenciosamente,

[assinatura]
LUIZ FERNANDO DE SOUZA
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
MOACIR GONÇALVES DA ROCHA JUNIOR
Presidente da Câmara Municipal de Pirai



C.M.P - PIRAI-RJ.
Processo nº 652
Rubrica f Fis 07

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 01/2025

**Institui o Plano de Mobilidade Urbana do
Município de Pirai.**

A CÂMARA MUNICIPAL DE PIRAI,

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º – O Plano de Mobilidade Urbana de Pirai é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana no território municipal e contempla os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei.

Art. 2º – O Plano de Mobilidade Urbana de Pirai atende ao previsto na Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), na Lei Complementar Municipal nº 29/2011 (Fixa normas de Macrozoneamento e Zoneamento Urbano para o Município de Pirai), Lei Complementar Municipal nº 28/2011 (Lei de Parcelamento do Solo), Lei Complementar Municipal nº 14/2004 (Plano Diretor), na Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), na Lei Federal nº 10.098/2000 (Lei da acessibilidade) e na Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB).

§ 1º – Esta lei estabelece, ainda, as diretrizes para o acompanhamento, o monitoramento, a implementação, a avaliação e a revisão periódica do plano de que trata o caput, consoante o objetivo previsto no caput do art. 182 da Constituição Federal e as disposições normativas contidas na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

§ 2º – A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano deverá ser realizada em prazo não superior a 10 (dez) anos, sendo necessário ainda uma avaliação a cada 5 (cinco) anos, prazo que pode ser reduzido de acordo com o interesse da administração em promover ajustes na implementação do Plano.

§ 3º – Para os fins desta lei, considera-se:

- I. 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, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- II. Barreira arquitetônica ou urbanística: qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano;
- III. Bicicletário: espaço coberto ou descoberto, destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- IV. Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- V. Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- VI. Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- VII. Equipamento urbano: todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados;



- VIII. Faixa de pedestres: demarcação transversal às pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via;
- IX. Logradouro público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, praças, áreas de lazer, calçadas;
- X. Micromobilidade: serviço de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos destinados ao transporte e ao deslocamento em vias públicas urbana, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;
- XI. Mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados em espaços públicos e privados;
- XII. Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas, mediante a utilização do espaço urbano e dos vários meios de transporte;
- XIII. Paraciclo: dispositivo utilizado para a fixação de bicicletas, podendo ser instalado em áreas públicas ou áreas privadas;
- XIV. Plano de Mobilidade Urbana: É o conjunto de documentos e projetos entregues e aprovados pela prefeitura com participação e diretriz popular, que tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.
- XV. Sinalização: conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas;
- XVI. 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;

- XVII. Transporte remunerado privado individual de passageiros ou transporte por aplicativo: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;
- XVIII. Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- XIX. Transporte urbano de carga: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias que realizam o abastecimento urbano;
- XX. Via pública: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o passeio, a pista, o acostamento, a ilha, as ciclovias, o canteiro central e similares, situada em áreas caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

§ 4º – Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2015.

Art. 3º – O Plano de Mobilidade Urbana de Piraí de que trata esta Lei busca a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, preservando e respeitando o patrimônio histórico da cidade, além de repensar o espaço urbano com foco nas pessoas, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência e deverá englobar o território do Município como um todo.

Art. 4º – Para consolidação do Marco Legislativo abrangente do planejamento municipal, o Plano de Mobilidade Urbana de Piraí será delineado para efetivar a Política Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito municipal, atrelando-se:

I. Em nível nacional:

- a) Com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade);



- b) Com a Lei Federal nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007 (Lei de Saneamento Básico), regulamentada pelo Decreto Federal nº 7.217/2010 e Lei Estadual nº 7.750 de 31 de março de 1992;
- c) Com a Lei Federal nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei de Resíduos Sólidos).

II. Em nível municipal:

- a) com a Lei Complementar Municipal nº 14/2004 (Plano Diretor) e a Lei Orgânica do Município, nº 1, de 04 de abril de 1990;
- b) com a Lei Complementar Municipal nº 28/2011 (Lei de Parcelamento do Solo).
- c) com a Lei Municipal nº 905 de 20 de maio de 2008, que dispõem sobre a celebração do Convênio de Cooperação com o Estado do Rio de Janeiro, para organização dos serviços municipais de abastecimento de água e esgotamento sanitário e a autorização da execução de tais serviços pela Companhia Estadual de Águas e Esgoto do Estado do Rio de Janeiro – CEDAE.

Parágrafo Único – O Plano de Mobilidade Urbana de Pirai guardará compatibilidade com as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Art. 5º – Esta lei, na condição de instrumento de efetivação no âmbito local do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai, contempla os seguintes princípios norteadores:

- I. Priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos sobre o transporte individual motorizado, em conformidade com a hierarquização estabelecida no art. 6º da Lei Federal nº 12.587/2012;
- II. Integração sistêmica entre as políticas de mobilidade urbana, desenvolvimento territorial, habitação, meio ambiente e saneamento básico;

- III. Participação social efetiva no processo de planejamento, implementação, monitoramento e avaliação das políticas públicas de mobilidade;
- IV. Equidade no acesso ao espaço urbano, assegurando condições adequadas de deslocamento para pessoas com deficiência, idosos, crianças e demais grupos em situação de vulnerabilidade social;
- V. Sustentabilidade ambiental, com adoção de tecnologias de baixo impacto, redução de emissões poluentes e eficiência energética nos sistemas de transporte;
- VI. Eficiência e economicidade na prestação dos serviços de transporte público e na gestão da infraestrutura viária;
- VII. Transparência e controle social na aplicação dos recursos públicos destinados à mobilidade urbana.

Art. 6º – O Plano de Mobilidade Urbana de Pirai deverá abranger.

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

Art. 7º – São diretrizes gerais do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai:



- I. **Mobilidade Ativa:** Priorizar pedestres e ciclistas, com infraestrutura segura e conectada;
- II. **Mobilidade Coletiva:** Tornar o transporte público eficiente, acessível e atrativo;
- III. **Mobilidade Individual Motorizada:** Reduzir a dependência de veículos privados e promover alternativas sustentáveis;
- IV. **Logística Urbana:** Garantir a circulação eficiente de cargas com mínimo impacto urbano;
- V. **Acessibilidade Universal:** Assegurar acesso pleno a todos os cidadãos;
- VI. **Cidade Sustentável:** Promover tecnologias limpas e redução de emissões;
- VII. **Gestão, Fiscalização e Operação:** Fortalecer a governança e monitoramento contínuo.

Art. 8º -- Esta lei adota o planejamento com o objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas em todo o território municipal.

Art. 9º -- A classificação sistematizada da tipologia do transporte urbano segue a disposição contida nos §§ 1º a 3º do artigo 3º, da Lei Federal nº 12.587/2012, quanto ao objeto, à característica e à natureza jurídica do serviço, bem como a infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 10 -- O Plano de Mobilidade Urbana de Pirai deverá ser compatível com o Plano Diretor, com os planos plurianuais, com demais planos setoriais e com outros planos governamentais correlatos.

CAPÍTULO II – DA CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 11 -- O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos, dimensões e de acordo com suas funções prioritárias.



C.M.P - PIRAI-RJ
Processo nº 652
Rubrica Fis 14

Art. 12 – A definição de classificação e hierarquização das vias urbanas e a caracterização da sua operação, deverá obedecer ao que é definido pelo Plano Diretor do Município, Lei Complementar nº 14/2004 em seus arts. 26 e 27.

Art. 13 – A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficará a critério da Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana, consultadas as demais Secretarias envolvidas, de acordo com a Lei de Parcelamento do Solo Urbano de Pirai, e exigirá:

- I. Gabarito específico e critérios mínimos;
- II. Interligação da nova via ao sistema viário existente; e
- III. Consonância com a hierarquia do sistema viário acima citado.

CAPÍTULO III – DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 14 – Considera-se transporte público, para fins desta lei, serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

Art. 15 – O Sistema de Trânsito e Transporte Urbano segue a disposição contida no Plano Diretor do Município e nos §§ 1º a 3º do artigo 3º, da Lei Federal nº 12.587/2012, por ser um conjunto de infraestrutura de mobilidade urbana, veículos e equipamentos utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na área do município, possibilitando o acesso dos indivíduos ao processo produtivo, aos serviços, bens e lazer e ao direito de ir e vir.

Art. 16 – O Poder Executivo estabelecerá critérios para a concessão ou permissão dos serviços de transporte público e observará os critérios estabelecidos no Plano de Mobilidade de Pirai.

Art. 17 – As concessões e permissões dos serviços públicos municipais de transporte de passageiros são disciplinadas pelo art. 175 da Constituição Federal; art. 242 da

[Handwritten signature]

Constituição do Estado do Rio de Janeiro; pelo art. 9, VI, b, da Lei Orgânica do Município e artigos 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 e 43 da Lei Federal 8.987/95 e em especial, por esta Lei, pelos atos normativos e legais afins e pelo disposto nos regulamentos, editais de licitação e respectivos contratos.

Art. 18 – Incumbe ao Poder Público municipal a prestação dos serviços de transporte público de passageiros, na forma desta Lei, diretamente ou sob os regimes de concessão e permissão, precedidos de licitação, serviços estes que compreendem “planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a ação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal”:

§1º – A delegação desses serviços não desonera o Poder Público da responsabilidade de zelar pela sua execução, garantindo sua segurança, adequação, atualidade, regularidade e eficiência.

§2º – Toda e qualquer modalidade de transporte coletivo de passageiros que não tenha sido regularmente delegada a particulares por concessão ou permissão do Poder Público Municipal, precedida de procedimento licitatório, será considerada ilegal, impondo-se à Administração Pública preveni-la e reprimi-la através de seus órgãos de fiscalização competentes, podendo, para tanto, firmar convênio com a Polícia Militar do Estado ou com a Polícia Rodoviária Estadual, na forma do art. 184 da Lei Federal nº 14.133/21.

Art. 19 – Para os fins do disposto nesta lei, considera-se:

- I. Poder Concedente: o município de Pirai, em cuja competência se encontram os serviços públicos que serão objeto da concessão ou permissão.
- II. Concessão de serviço público: a delegação de sua prestação feita pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por

prazo determinado e de acordo com as normas do instrumento convocatório, contrato respectivo e regulamento do serviço;

- III. Permissão de serviço público: a delegação da prestação de serviços públicos, a título precário, mediante licitação, à pessoa física ou jurídica, que demonstre capacidade para seu desempenho, por prazo determinado, e de acordo com as normas do instrumento convocatório, termo de permissão e regulamento do serviço.

Art. 20 – As concessões, permissões e autorizações sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários, na forma da Legislação Federal, Leis 8.987/95 e 12.587/12, Legislação Estadual e Legislação Municipal.

Seção I - Da Política Tarifária

Art. 21 – A tarifa é o preço cobrado do usuário pela utilização efetiva de um serviço público (coletivo ou individual, motorizado ou não motorizado) e das infraestruturas de apoio, e será fixada pelo poder concedente em conformidade com os critérios técnicos por ele definidos, tendo em conta os preços e índices mínimos e máximos previstos em processos licitatórios.

§1º -- A política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços.

§2º -- É dever do poder concedente garantir às concessionárias dos serviços, o pagamento dos valores definidos em suas propostas vencedoras e a sua preservação, observando as regras de reajuste e revisão previstas naqueles instrumentos e nesta Lei.

§3º – Na fixação dos preços e índices mínimos e máximos a que se refere o caput deste artigo, adotar-se-á critério justo, que viabilize a execução dos serviços em padrões eficientes e acessíveis aos usuários, observada, contudo, a necessidade de que o valor da tarifa, e possíveis receitas alternativas e complementares, remunerem o capital

investido pela concessionária e os seus custos operacionais e despesas com pessoal, com vistas à manutenção e ao eventual restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro do contrato.

§4º – Para os fins a que alude o parágrafo anterior, sem prejuízo da reposição dos custos operacionais e das despesas com pessoal, considerar-se-á justa a remuneração do capital que atenda:

- I. Ao custo efetivo e atualizado do investimento;
- II. Aos encargos financeiros da empresa, considerando, inclusive, a atualização monetária e cambial;
- III. À depreciação e remuneração das instalações, equipamentos e almoxarifado;
- IV. À amortização do capital;
- V. Ao pagamento de tributos e despesas previstas ou autorizadas pela lei ou pelo contrato;
- VI. Às reservas para atualização e expansão do serviço;
- VII. Ao lucro da empresa.

Art. 22 – A tarifa, após a divulgação do edital e a assinatura do contrato de concessão, deverá seguir o valor e os critérios neles estabelecidos.

§1º – O estabelecimento de políticas tarifárias para o serviço de transporte urbano, em qualquer modalidade, deverá assegurar a qualidade e a universalidade do acesso aos serviços, pela modalidade de preço da tarifa, no âmbito do seu território;

§2º – A revisão e o reajuste das tarifas serão previstos nos editais de licitação e nos instrumentos de concessão e possuem por objetivo assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

§3º – Ressalvados apenas os impostos sobre a renda, a instituição, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta,



quando comprovado o seu impacto sobre os preços, implicará na revisão da tarifa para mais ou para menos, conforme o caso.

§4º – Em havendo alteração unilateral do contrato, por iniciativa do poder concedente, que afete o seu equilíbrio econômico-financeiro, deverá este ser restabelecido, concomitantemente à alteração.

Art. 23 – Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considerar-se-á mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, ressalvados os casos de emergência, caso fortuito ou força maior ou outras hipóteses previstas em Lei e no contrato.

Art. 24 – Observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 6º, 9º, 10, 11 e 13 da Lei 8.987/1997 e do art. 8º, 9º da Lei 12.587/2012.

Art. 25 – As tarifas poderão ser diferenciadas, a critério do poder concedente, para atenderem às características técnicas e aos custos específicos provenientes do atendimento de áreas específicas ou aos distintos segmentos de usuários.

Seção II - Do Serviço Adequado

Art. 26 – Toda concessão, permissão ou autorização exige a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, nos termos desta Lei, das normas pertinentes, do edital de licitação e do contrato respectivo.

§1º – Serviço adequado é o que satisfaz as exigências de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

[Handwritten signature]



C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica 4 Fls 19

§2º – A atualidade abrange a modernidade das técnicas, do equipamento, das instalações e sua conservação, bem como a melhoria e a expansão dos serviços.

§3º – A interrupção do serviço em situação de emergência ou após aviso prévio, não caracteriza a sua descontinuidade, quando:

- I. Decorrente de caso fortuito ou de força maior, devidamente comprovados;
- II. Motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações, que comprometam ou coloquem em risco a integridade de bens e de pessoas;
- III. Provocada pelo inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

Art. 27 – O Município poderá retomar os serviços, nas hipóteses previstas nesta Lei, quando os serviços delegados estejam a ser executados em desconformidade com o contrato ou quando ocorrer sua paralisação unilateral por culpa das concessionárias ou permissionárias, devidamente comprovada em processo administrativo no qual a elas serão assegurados o contraditório e ampla defesa, observados os procedimentos previstos nas leis federais pertinentes.

Art. 28 – O Poder Público e as empresas ou pessoas delegatárias respondem, no âmbito de suas respectivas atribuições, objetivamente, pelos danos comprovadamente causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na prestação dos serviços públicos disciplinados nesta Lei.

Art. 29 – A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 30 – Sempre que o poder concedente optar por conceder um serviço ele deverá publicar, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da delegação, acompanhado de projeto básico que, dentre outros dados técnicos, contenha a caracterização de seu objeto, área e prazo.

Parágrafo Único - O projeto básico, que irá integrar o edital como um de seus anexos, constituir-se-á do conjunto de elementos necessários à caracterização do serviço, compreendendo todas as suas etapas e será elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que garantam a viabilidade técnica dos serviços, caracterizem e dimensionem com precisão seu objeto, área e prazo de execução, este suficiente à justa remuneração do capital, na forma do §3º do art. 23 desta Lei.

Seção III - Da Delegação do Serviço de Transporte Coletivo

Art. 31 – Toda concessão de serviço público de transporte de passageiros, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de licitação, nos termos da legislação própria e nos desta Lei, com observância dos princípios de legalidade, igualdade, impessoalidade, moralidade e publicidade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

§1º -- Fica autorizado o Poder Executivo municipal a conceder os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros no âmbito de Pirai, mediante licitação, nos termos da legislação própria.

§2º -- A concessão abrangerá toda a extensão territorial do Município e o prazo de vigência dos contratos será estabelecido de modo a garantir a efetiva amortização do capital cujo investimento será exigido das concessionárias, observadas as determinações da Lei nº 8.987/95, especialmente em seu art. 5º.

Seção IV - Das Diretrizes para o Aprimoramento do Sistema de Transporte Coletivo no Município

Art. 32 – São diretrizes para o aprimoramento do Sistema de Transporte Coletivo no Município:

- I. Promover campanhas de conscientização sobre a prioridade do transporte coletivo realizando campanhas de conscientização para informar o público sobre



- a importância da prioridade do transporte coletivo e os benefícios associados, incentivando a colaboração e o respeito pelas novas políticas, além de apresentar as vantagens no uso do cartão de transporte e as facilidades oferecidas pelos novos métodos de recarga e pagamento digital, visando aumentar a adesão e o uso;
- II. O planejamento e operação do transporte coletivo deve sempre articular-se com o modo não-motorizado;
 - III. Integração tarifária, física e operacional entre os diferentes modais (ônibus, vans, futuros sistemas sobre trilhos, etc.);
 - IV. Priorização do transporte coletivo no sistema viário, com implantação de faixas e corredores exclusivos;
 - V. Modernização da frota, com veículos acessíveis, equipados com tecnologias de rastreamento, bilhetagem eletrônica e Sistemas de Transportes Inteligentes (Intelligent Transportation Systems (ITS) e garantindo os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
 - VI. Expansão do sistema de bilhetagem única (cartão Sindpass ou equivalente), com recarga online e benefícios para usuários frequentes;
 - VII. O sistema de transporte coletivo deverá atender as áreas residenciais, especialmente as mais densas e de maior necessidade social, permitindo fluidez de articulação com as áreas comerciais, de serviços e industriais, buscando uma cobertura espacial e temporária em suas operações, que atenda ao maior número possível de usuários;
 - VIII. Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
 - IX. Realizar pesquisa de satisfação dos usuários periodicamente conduzindo pesquisas regulares de satisfação dos usuários para obter feedback sobre o serviço, identificar áreas de melhoria e ajustar o sistema com base nas necessidades e preferências dos passageiros;
 - X. Estabelecer canais de feedback e suporte para usuários do cartão de transporte, permitindo que eles relatem problemas, solicitem assistência e façam sugestões para melhorias;

- XI. O atendimento do transporte público deverá ser estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços, considerando-se atendida todas as regiões com cobertura espacial de até 400 metros das vias onde passa serviços de transporte público coletivo;
- XII. Incentivar a adoção de programas de capacitação para operadores;
- XIII. A política tarifária a ser implantada, deve considerar medidas de inclusão social;
- XIV. Incentivo à modernização do sistema de cobrança de tarifa do transporte coletivo urbano exigindo-se da(s) concessionária(s) a utilização de instrumentos que agilizem o procedimento trazendo, assim, rapidez e comodidade para os usuários;
- XV. Incentivo à adoção de modos de pagamento de tarifa via aplicativo, QR Code ou qualquer outra tecnologia existente;
- XVI. Analisar a viabilidade para implantar sistema on-demand de transporte coletivo, integrado à rede estruturante com mesmo sistema de pagamento;
- XVII. Manter atualizado os dados de Origem e Destino do fluxo de pessoas;
- XVIII. Determinação de prioridade para os ônibus em fases semaforicas e conversões;
- XIX. Criação de um plano de melhoria e acompanhamento das condições de embarque e desembarque de passageiros, que conterá as seguintes etapas:
- a) Prover pontos de parada seguros, em número e dimensões suficientes;
 - b) Analisar o posicionamento dos pontos de parada, reposicionando-os quando necessário;
 - c) Adotar plano de qualificação dos pontos de parada, com implantação de abrigos, bancos e outros elementos de mobiliário urbano;
 - d) Adotar plano de acompanhamento e manutenção dos pontos de embarque e desembarque;
 - e) Dotar os pontos de parada de sistemas de informações aos usuários, constantemente atualizados;
 - f) Realizar manutenção permanente no sistema de informações aos usuários;
 - g) Levantamento das condições dos atuais acessos às paradas e abrigos;
 - h) Executar adequações e manutenção permanente de pavimentação e passeios nas vias com circulação de transporte público.



- XX. Buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei;
- XXI. Implementar tecnologias de informação em tempo real ao adotar tecnologias que forneçam informações em tempo real sobre horários e rotas do transporte coletivo, para melhorar a experiência dos passageiros e aumentar a eficiência do sistema;
- XXII. Implantar sistema de controle operacional com indicadores operacionais e de performance por Business Intelligence (BI) em sistema online.

Art. 33 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Transporte Coletivo deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transporte coletivo.

Art. 34 – A regulamentação e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95 e deverá prever:

- I. Diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo;
- II. Diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;
- III. A criação de sistema de informação aos usuários, incluindo acompanhamento dos veículos em tempo real e planejamento de viagens;
- IV. A garantia de opções de transporte para pessoas com mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento;
- V. A garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público;
- VI. A promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão, permissão ou autorização em observância à Lei Federal 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;



- VII. A atualização de competências do órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal;
- VIII. A regularização da forma de prestação dos serviços de transporte público;
- IX. Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- X. Promover e incentivar o turismo no município por meio de ações da mobilidade urbana;
- XI. Implantar a integração sempre que possível nas linhas do sistema urbano;
- XII. Disponibilizar informações operacionais do sistema de transporte no portal público atualizadas ao menos uma vez ao ano, na especificação internacional de Feeds de Transporte Público (do inglês General Transit Feed Specification- GTFS);
- XIII. Implantar tecnologia embarcada em 100% da frota que permita fiscalização a bordo pelo departamento de transporte e permita informação ao usuário a bordo;
- XIV. Implantar planejador de viagem com os dados de especificação atualizado dos sistemas de transportes;
- XV. Implantar meio de comunicação entre os usuários e operadores, incluindo ferramenta de avaliação do serviço via modo eletrônico, e que permita acompanhamento do Poder Concedente.

§ 1º – Atribui-se à Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana a responsabilidade de gestão, controle e regulamentação das atribuições referentes à concessão de transporte público para adequar a prestação dos serviços aos objetivos prescritos nesta lei.

§ 2º – A responsabilidade de que trata o parágrafo anterior inclui a fiscalização do integral cumprimento do plano por parte dos operadores dos serviços de transporte público coletivo e o poder de edição de atos regulamentares voltados à fiel execução das disposições do plano.

[Handwritten signature]



CAPÍTULO IV – DAS DIRETRIZES NAS INTEGRAÇÕES DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DESTES COM OS PRIVADOS E OS NÃO MOTORIZADOS

Art. 35 – A regulamentação da integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

- I. Definição de infraestrutura de apoio à integração física entre transporte público coletivo e os modos privados e não motorizados;
- II. Adotar instrumentos e políticas de desestímulo ao uso de transporte individual, promovendo a transição de viagens de automóvel para transporte público, como a implementação de tarifas diferenciadas e melhorias na infraestrutura de transporte coletivo;
- III. Definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (fiscalização, monitoramento e bilhetagem);
- IV. Definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego;
- V. Garantia à circulação das pessoas e bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo;
- VI. Melhoria dos sistemas de circulação;
- VII. Priorização da circulação dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares;
- VIII. Estabelecimento de uma Política de Planejamento Viário;
- IX. Melhoria na qualidade do tráfego, com ênfase na educação, engenharia de tráfego e fiscalização;
- X. Garantir a circulação do transporte de carga que utiliza a malha viária no município, minimizando a sua interferência na área urbana e buscando sua ordenação;
- XI. Garantir o direito de deslocamento da pessoa portadora de necessidades especiais, com autonomia, no sistema de transporte coletivo urbano;
- XII. Realizar campanhas educativas junto à população, visando o trânsito seguro;



- XIII. Criar o Fundo Municipal de Transporte e Trânsito;
- XIV. Estabelecer proibições quanto aos dias e horários de circulação de veículos pesados no município exceto veículos de utilidade pública, guinchos, socorro mecânico e transporte de valores;
- XV. Implementar e controlar a oferta de estacionamentos rotativos na área central da cidade, visando aperfeiçoar o uso das vagas disponíveis, facilitar a circulação da população no comércio local e se tornar fonte de receita para o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte;
- XVI. Implementar, por lei específica, o serviço de carga e descarga na Área Central e principais vias da cidade, estabelecendo horário e local para estes serviços;
- XVII. Estimular a adoção de horários alternativos pelos setores de comércio e serviços no município, como ferramenta de gestão de demanda;
- XVIII. Formas de financiamento e parcerias a serem firmadas;
- XIX. Regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão;
- XX. Estabelecer especificações técnicas claras para o sistema de controle de tráfego sendo que essas especificações devem abranger equipamentos e tecnologias necessários para uma gestão eficaz;
- XXI. Adotar tecnologias avançadas de controle de tráfego, como sensores e câmeras e assim melhorar a gestão e a resposta a incidentes de tráfego.

Art. 36 – A regulamentação e as diretrizes das infraestruturas do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Áreas de acesso restrito ou controlado;
- II. Elaboração de programa de arborização e poda urbana;
- III. Elaboração de programa de iluminação pública;
- IV. Promover o uso de veículos de menor impacto na região central incentivando o uso de veículos de carga de menor porte e menos poluentes, que são mais adequados para áreas urbanas densas;



C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica 1 Fis 27

- V. Restrição progressiva ao uso do automóvel em áreas de alta densidade, mediante políticas de estacionamento rotativo pago e zonas de tráfego calçado (Zonas 30);
- VI. Incentivo à carona solidária e ao uso de veículos elétricos ou híbridos;
- VII. Requalificação do centro urbano, com conversão de espaços destinados a veículos em áreas de convivência pública;
- VIII. Elaboração de diretrizes para mobiliário urbano e regulamentação de publicidade em áreas públicas e ao exercício de atividades nos logradouros públicos;
- IX. Aperfeiçoamento do sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;
- X. Intensificar a fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios;
- XI. Definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos;
- XII. Regulamentação de atividades e empreendimentos que geram impactos no sistema viário e no sistema de transporte;
- XIII. Implantar faixas de pedestre nas vias coletoras e arteriais, bem como em frente a escolas e hospitais;
- XIV. Avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito semafórica, horizontal e vertical;
- XV. Desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos;
- XVI. Desenvolver campanha de conscientização que incentive o deslocamento realizado a pé e de bicicleta;
- XVII. Delimitação de áreas prioritárias a serem tratadas por meio de:
 - a) Projeto paisagístico;
 - b) Revitalização da infraestrutura do sistema viário;
 - c) Pavimentação de vias;
 - d) Construção ou manutenção de passeios;
 - e) Sinalização viária e de trânsito;
 - f) Implantação de ciclovias ou ciclofaixas;
 - g) Vias e demais logradouros públicos;



PREFEITURA DE
PIRAI
COMPROMITIMENTO COM SEU FUTURO

C.M.P. - PIRAI-RJ.

Processo nº 652

Rubrica 1 Fls 28

- h) Estacionamentos;
- i) Terminal de Integração, Estação Ferroviária e demais conexões;
- j) Pontos para embarque e desembarque de passageiros;
- k) Equipamentos e instalações;
- l) Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO V – DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Seção I – Transporte a Pé

Art. 37 – São diretrizes sobre o transporte não motorizado para pedestres:

- I. Realizar plano para melhoria das condições das calçadas existentes em desacordo com a NBR9050 ou norma posterior que vier a substituí-la, através da notificação dos proprietários para análise de caso a caso dos ajustes necessários e factíveis com vistas à redução ou eliminação de degraus, adequação do material de revestimento (que deverá ser antiderrapante), largura dentre outros. Quando não for possível atender às dimensões mínimas de largura das calçadas, deverá ser reservada parte da pista de rolamento para o caminhamento de pedestres, segregada por pintura e outros elementos como, por exemplo, tachões;
- II. Promover a participação comunitária na gestão das calçadas criando canais de comunicação e participação para que os cidadãos possam reportar problemas, sugerir melhorias e colaborar na gestão das calçadas;
- III. Implementar um programa contínuo de manutenção e melhorias estabelecendo um cronograma regular de manutenção e aprimoramento das calçadas, assegurando que todas as intervenções sejam realizadas de forma rápida e eficiente e assim monitorar constantemente as condições das calçadas, utilizando feedback da comunidade e dados de inspeção para guiar as ações de manutenção;

- IV. Iniciar ação de revitalização nas vias com maior fluxo de pedestres e ir gradativamente contemplando todas as vias possíveis da cidade;
- V. Revitalizar travessias de pedestres ou implantar travessias elevadas e semaforizadas de pedestres próximas aos locais com maior movimentação de pedestres como o centro, escolas, centros comerciais, hospitais e demais polos geradores de viagens (PGVs) significativos;
- VI. Promover campanhas educativas sobre segurança em travessias realizando campanhas de conscientização para educar motoristas e pedestres sobre a importância da segurança nas travessias utilizando meios de comunicação como mídias sociais, panfletos e eventos comunitários para divulgar boas práticas e a importância do respeito às sinalizações e faixas de pedestres;
- VII. Monitorar e avaliar a eficácia das intervenções de travessia estabelecendo um sistema contínuo de monitoramento e avaliação das melhorias implementadas nas travessias, através de feedback da comunidade, realizar inspeções regulares e analisar dados de acidentes para medir a eficácia das intervenções e ajustar as estratégias conforme necessário;
- VIII. Articulação com os órgãos responsáveis pelas rodovias federais e estaduais, para definição de locais com potencial de implantação de passarelas, em regiões de maior circulação de pessoas;
- IX. Implantar gradis, com o intuito de ordenar o fluxo de pessoas a pé nos locais com maior movimentação de pedestres;
- X. Incentivar e promover a instalação e o uso de extensões temporárias de passeio público, denominadas *parklets*, por meio da implantação de plataformas sobre áreas antes ocupadas por estacionamentos, plenamente acessíveis ao público, em vias de elevado fluxo de pedestres;
- XI. Permitir e incentivar a criação de espaços de convivência para pedestres como calçadões ou *woonerf*, Zonas 30, ruas vivas, que funcionam como espaço público compartilhado para pedestres, ciclistas, crianças e carros de tráfego lento (velocidade máxima de 30 Km/h), com arborização, pavimentação e sinalização diferenciadas, onde possível;



- XII. Monitorar e avaliar a eficácia dos espaços compartilhados e parklets, estabelecendo um sistema de monitoramento para avaliar o impacto dos espaços compartilhados e parklets na mobilidade urbana e na qualidade de vida e assim coletar feedback dos usuários, analisar dados de uso e realizar ajustes conforme necessário para melhorar a funcionalidade e a aceitação dessas áreas.
- XIII. Implantar nivelamento adequado da pista de rolamento com a calçada, promovendo um percurso acessível para a travessia de pedestres (Implantação de rebaixos ou plataformas);
- XIV. Garantir a livre circulação nas calçadas;
- XV. Integrar espaços de convivência com o transporte público e outras infraestruturas, garantindo que os espaços de convivência criados estejam bem conectados com o transporte público e outras infraestruturas urbanas e assim facilitar o acesso a pontos de ônibus e estações de metrô, bem como integrar essas áreas com redes de ciclovias e calçadas, para promover a mobilidade integrada e sustentável;
- XVI. Integrar Áreas de Mobilidade Sustentável em Novos Desenvolvimentos garantindo que novos projetos urbanísticos integrem princípios de mobilidade sustentável, incluindo ciclovias, calçadas acessíveis e áreas de trânsito de baixa emissão.

Seção II – Transporte Cicloviário

Art. 38 – O Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 39 – São componentes do Sistema Cicloviário:

- I. Ciclovias;
- II. Ciclofaixas;
- III. Ciclorrotas;
- IV. Bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;
- V. Sinalização cicloviária.



C.M.P. - PIRAI-RJ.

Processo nº 652

Rubrica f Fls. 31

Art. 40 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.

Art. 41 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Art. 42 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Art. 43 – O Município regulamentará por meio de instrumentos específicos:

- I. Abertura de rotas de ciclismo e bicicletários, além de vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;
- II. Diretrizes e regras para o estacionamento de bicicletas.

Art. 44 – São diretrizes para o incentivo ao uso de transporte não motorizado por bicicletas:

- I. Implantação de uma rede cicloviária contínua, segura e interligada, integrada aos demais modos de transporte e aos principais polos geradores de viagens;
- II. Investir na construção e manutenção de ciclovias seguras, calçadas acessíveis e bem iluminadas, e áreas de descanso para pedestres e ciclistas, garantindo que a infraestrutura seja inclusiva e acessível a todos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida;
- III. As vias para quais são previstas implantação de ciclofaixas devem garantir o espaço útil do ciclista:

- a. **Ciclofaixas Unidirecionais:** A largura mínima recomendada é de 1,50 metro;
- b. **Ciclofaixas Bidirecionais:** A largura mínima recomendada é de 2,50 metros.
- IV. Implantar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;
- V. Implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;
- VI. Implantar bicicletários e/ou paraciclos próximos aos terminais de transporte coletivo, nas novas centralidades, grandes PGVs e em parques lineares;
- VII. Em licenciamento de novos grandes empreendimentos (PGVs) deverá ser avaliada a criação de infraestrutura completa para ciclistas como, por exemplo, bicicletário, vestiário com armários;
- VIII. Os edifícios públicos, indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas, deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, como parte da infraestrutura de apoio a esse transporte;
- IX. A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 2.000 m², deverá contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como disponibilização de paraciclos.
- X. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.
- XI. A Prefeitura Municipal de Pirai poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos locais de interesse turístico, nos acessos às zonas comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica. Os projetos dos parques lineares deverão contemplar ciclovias internas e,



quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

- XII. Desenvolver campanhas e atividades educativas visando estimular o uso da bicicleta como meio complementar de transporte, assim como aumentar a segurança na sua utilização;
- XIII. Manutenção de ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como a promoção de campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados;
- XIV. Estabelecer parcerias com as empresas para criar programas de incentivo ao uso de bicicletas e caminhadas entre seus funcionários e membros;
- XV. Estabelecer sistemas de monitoramento para avaliar o impacto das campanhas e ações educativas sobre a mobilidade ativa e assim coletar dados sobre o uso de bicicletas e caminhadas, a segurança no trânsito e a satisfação dos usuários, utilizando essas informações para ajustar e aprimorar as políticas e programas de mobilidade ativa;
- XVI. Facilitar a integração entre a rede cicloviária e o transporte público, incluindo a criação de áreas de estacionamento seguro para bicicletas próximas a pontos de ônibus desenvolvendo sistemas de compartilhamento de bicicletas que complementem as opções de transporte público, tornando a mobilidade sustentável mais acessível e eficiente.

Seção III – Do Estacionamento

Art. 45 – A regulamentação e as diretrizes dos estacionamentos do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Reforçar a proibição de estacionamento em locais onde ocorre o desrespeito através de sinalização mais ostensiva, implantação de zebrações, coloração diferenciada no pavimento, criação de parklets e/ou implantação de ilhas físicas;



- II. Regular e municipalizar o sistema de cobrança do estacionamento rotativo e destinação integral dos recursos para o Fundo Municipal de Transporte e Trânsito;
- III. Regular e organizar vagas de estacionamento próximos às áreas comerciais e centro histórico, em especial ônibus de turismo e estudantes intermunicipais;
- IV. Proibição do pernoite estacionado de veículos de carga no sistema viário do município, em especial em centros comerciais e pontos históricos;
- V. Desenvolver continuamente a Política de Estacionamento revisando e ajustando a política de estacionamento para refletir a necessidade real de vagas em diferentes áreas, considerando fatores como densidade de tráfego, comércio local e acessibilidade e assim apoiar a reorganização da circulação de veículos por meio da gestão eficiente das vagas, promovendo a fluidez do tráfego e melhorando o acesso ao comércio e aos serviços locais;
- VI. Garantir a fiscalização efetiva das vagas de estacionamento rotativo, utilizando tecnologias modernas e procedimentos rigorosos para assegurar o cumprimento das regras e a utilização adequada das vagas;
- VII. Integrar o rotativo digital com sistemas de pagamento eletrônico e aplicativos móveis para proporcionar uma experiência de estacionamento mais conveniente e eficiente.

Art. 46 – A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos, deverá prever:

- I. Plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;
- II. Implantação do rotativo digital para todas as modalidades de vagas em logradouro público, incluindo carga e descarga, idoso, deficiente e motocicletas;
- III. Redução do número de vagas para automóveis, com substituição por ciclovias, ciclofaixas e vias dedicadas ao transporte coletivo.

JCS



Seção IV – Do Sistema Viário e Segurança Viária

Art. 47 – A regulamentação e as diretrizes da Segurança Viária do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Implantar Plano para Redução de Acidentes (PRA) com realização de auditorias de segurança viária para verificar série histórica de locais e tipologia de acidentes para identificar causas prováveis e propor ações com medidas corretivas;
- II. Criar plataformas para o compartilhamento de dados entre diferentes órgãos e entidades, facilitando a colaboração e a tomada de decisões informadas;
- III. Desenvolver continuamente campanhas publicitárias voltadas para a segurança viária na mídia municipal, em escolas, PGVs, grandes empreendimentos, órgão públicos, entre outros;
- IV. Desenvolver projetos específicos para a implementação de melhorias que visem a redução de acidentes, incluindo a reestruturação de vias e a introdução de medidas de segurança adicionais;
- V. Estimular a realização de palestras na rede pública e privado de ensino em relação à segurança viária;
- VI. Buscar parcerias público privadas (PPP) em prol da educação no trânsito para realização de palestras, minicursos, entre outros sobre segurança viária e educação no trânsito;
- VII. Incentivar o ensino do tema Mobilidade Urbana nas redes públicas e privadas de ensino;
- VIII. Elaborar Plano de Ação Imediata de Trânsito (PAIT) para intervenções nas principais centralidades, bem como principais avenidas da cidade, finalizando com a elaboração de projetos de adequações geométricas, sinalização, ciclovias, acréscimos de calçada, parklets, adequações de calçadas à NBR9050, e demais diretrizes contidas no presente Plano de Mobilidade;
- IX. Revitalizar e revisar a Sinalização Semafórica, Horizontal e Vertical nos casos em que houver desconformidade com relação ao padrão estabelecido no Código



Brasileiro de Trânsito e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, a partir de projetos resultantes da elaboração do PAIT;

- X. Implantar sistema de sincronismo de semáforo, de forma a criar condições de controle do comportamento do tráfego nos diferentes horários ao longo do dia;
- XI. Regular velocidades menores nas vias definidas como Zona 30 que deverão ser motivo de estudo e decreto regulamentar;
- XII. Definir indicadores de desempenho para a segurança viária, incluindo metas e critérios de avaliação, e monitorar continuamente o progresso;
- XIII. A mitigação da descontinuidade e melhoria da capilaridade viária, com abertura de novas vias, complementação viária, implantação de trechos, pontos de travessia das rodovias que atravessam o município e implantação de passagens em desnível.

Seção V - Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 48 -- São diretrizes para o tratamento de Polos Geradores de Viagens:

- I. Implantar Política de Tratamento de Novos Polos Geradores de Viagens;
- II. Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de mobilidade urbana;
- III. Restringir a expansão horizontal da malha urbana;
- IV. Delegar ao empreendedor a responsabilidade financeira de realização do Estudo de Impacto de Trânsito, cuja contratação será realizada pelo poder público.

Art. 49 -- A regulamentação dos polos geradores de tráfego deverá prever:

- I. A consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai;
- II. A atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego;
- III. Atualizar e manter a sinalização e infraestrutura de acordo com as melhores práticas e necessidades identificadas;



- IV. Implementar sistemas de controle semafórico adaptativo para otimizar o fluxo de tráfego;
- V. Promover uma pavimentação de alta qualidade e a manutenção das vias urbanas mantendo as vias urbanas em boas condições, utilizando soluções associadas a sistemas de drenagem pluvial eficiente.

Art. 50 – Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

- I. Escolas, faculdades e universidades;
- II. Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III. Indústrias de médio e grande porte;
- IV. Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V. Centros de compras, como shoppings centers;
- VI. Mercados de grande e médio porte;
- VII. Igrejas;
- VIII. Centro Cívico;
- IX. Edificações de Serviços Públicos;
- X. Empreendimentos residenciais com mais de 150 unidades habitacionais (vertical ou horizontal);
- XI. Estádios e ginásios esportivos;
- XII. Terminais de cargas.

Art. 51 – Deverão ser previstas vagas internas para veículos nos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando como vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Seção VI – Das diretrizes na operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária

Art. 52 – São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a

[Assinatura]

integridade das infraestruturas viárias, em especial em Pontos Históricos, e a fluidez do tráfego, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

- I. Elaborar ações, regulamentos e definições específicas em relação ao trânsito de cargas;
- II. Elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- III. Restrição de horário para trânsito de veículos pesados, acima de 11 toneladas, no centro;
- IV. Definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos, incluindo a definição de rotas para o transporte de produtos perigosos dentro do município;
- V. Realizar de forma contínua a fiscalização nas áreas de carga e descarga para o devido cumprimento de utilização adequada das vagas e horários definidos;
- VI. Estimular a cooperação entre os setores envolvidos, visando diminuir o tempo de operação de embarque ou desembarque das mercadorias, com uso de equipamentos adequados e preparação prévia da carga, com diretrizes específicas a serem definidas em regulamento específico;
- VII. Divulgar por meio de campanhas educativas o uso correto e a importância das áreas de carga e descarga na via urbana, e alertar sobre os problemas causados pela má utilização;
- VIII. Compatibilizar a área de carga e descarga à característica da via, ao horário de operação, e ao tipo de uso fora dos horários do pico de demanda;
- IX. Promover o compartilhamento das vagas de carga e descarga com veículos comuns, tanto na via quanto nos empreendimentos do tipo Polo Gerador de Viagem em que isto seja possível;
- X. Internalizar, sempre que possível, as operações de carga e descarga nos empreendimentos comerciais e/ou de impacto (inclusive nas obras e construções);

[Handwritten signature]

- XI. Reforçar a sinalização das áreas de carga e descarga com legendas no piso, para minimizar o uso irregular por veículos de pequeno porte, que não estejam realizando carga e descarga;
- XII. Adoção do rotativo digital como meio de gestão e controle operacional de carga e descarga;
- XIII. Proibir o pernoite de veículos de carga nas vias públicas da área central do município estabelecendo locais específicos para estacionamentos de longo prazo e implementar mecanismos de fiscalização para garantir a conformidade;
- XIV. Estabelecer parcerias com empresas para implementar áreas de carga e descarga internas.

CAPÍTULO VI – PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Art. 53 – São diretrizes para a sistemática dos processos de participação social:

- I. Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões;
- II. As propostas de mobilidade deverão ter anuência prévia do Núcleo Gestor para posterior validação da Câmara de Vereadores;
- III. Realizar pesquisas e enquetes virtuais para propiciar a participação da sociedade em temas relevantes de mobilidade.

CAPÍTULO VII – DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E INFRAESTRUTURA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Art. 54 – São diretrizes para adequação de infraestrutura para pessoas com deficiência:

- I. Utilização do conceito de acessibilidade universal, em toda intervenção no sistema viário e de transportes, incluindo mobiliário urbano;

- II. Instalação de Sinalização tátil e sonora em cruzamentos e terminais de transporte;
- III. Padronização e qualificação das calçadas, com largura mínima de 1,50m, piso tátil, rampas de acessibilidade e livre de obstáculos;
- IV. Elaborar o Plano Municipal de Acessibilidade;
- V. Utilizar os meios de comunicação no Município e sinalização viária para divulgação dos serviços oferecidos às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- VI. Implantar no município serviço de transporte adaptado às pessoas com deficiência com oferta de transporte porta a porta a clientes deficientes cadastrados;
- VII. Promover campanhas educativas de valorização aos pedestres e dos serviços do transporte coletivo, com realização de blitz periódicas, destacando o respeito a travessia e esclarecendo aos munícipes os seus direitos e como utilizá-los adequadamente, tornando-se parceiros da fiscalização;
- VIII. Explorar modelos de financiamento Público-Privado avaliando e implementando modelos de financiamento público-privado para projetos de infraestrutura, promovendo a colaboração entre setor público e privado.

CAPÍTULO VIII – DOS PROGRAMAS E AÇÕES

Art. 55 – O Plano de Mobilidade será operacionalizado por meio dos seguintes programas, detalhados no Anexo I:

- I. Programa de incentivo à mobilidade ativa e sustentável;
- II. Programa de aperfeiçoamento da infraestrutura para pedestres e ciclistas;
- III. Programa de implantação e manutenção permanente da rede cicloviária;
- IV. Programa de desenvolvimento e expansão de infraestrutura para estacionamento de bicicletas;
- V. Programa de melhoria, padronização e regulamentação das calçadas;

- VI. Programa de implantação de travessias seguras;
- VII. Programa de criação e desenvolvimento de áreas de convivência;
- VIII. Programa de integração e otimização da rede de transporte coletivo;
- IX. Programa de incentivo à adoção do cartão de transporte;
- X. Programa de priorização do transporte coletivo;
- XI. Programa de qualificação e modernização do sistema de transporte coletivo por ônibus;
- XII. Programa de modernização tecnológica do transporte público;
- XIII. Programa de requalificação da área central;
- XIV. Programa de gestão da oferta de estacionamentos;
- XV. Programa permanente de redução de acidentes e fortalecimento da segurança viária;
- XVI. Programa de melhoria da gestão municipal do trânsito;
- XVII. Programa de requalificação, adequação e implantação de vias;
- XXVIII. Programa de modernização do sistema de controle de tráfego;
- XIX. Programa de desenvolvimento da política de aprovação para novos loteamentos e implantação de polos geradores de tráfego;
- XX. Programa de regulamentação e fiscalização da circulação de veículos de carga;
- XXI. Programa de redução dos impactos gerados pelo transporte de cargas;
- XXII. Programa de garantia de acessibilidade universal;
- XXIII. Programa de redução das emissões de poluentes atmosféricos;
- XXIV. Programa de qualificação urbanística e ambiental da cidade;
- XXV. Programa de controle da demanda de tráfego na região central;
- XXVI. Programa de fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana;
- XXVII. Programa de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura;
- XXVIII. Programa de modernização da gestão da mobilidade no município;
- XXIX. Programa de fortalecimento da democracia participativa;
- XXX. Programa de monitoramento, avaliação e revisão do plano de mobilidade.

JS

CAPÍTULO IX - DAS FONTES DE FINANCIAMENTO PARA MOBILIDADE

Art. 56 – São fontes de financiamento para a mobilidade, vinculadas ao Ministério do Desenvolvimento Regional, além de outras que venham a ser instituídas:

- I. Programa Pró-Transporte;
- II. Ação 10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- III. Ação 10SR - Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- IV. Ação 10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não Motorizados;
- V. Ação 2D47 - Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego;
- VI. Programa de Financiamento de Infraestrutura para Mobilidade Urbana – PRÓ-MOB.

Art. 57 – São, ainda, linhas de financiamento para a mobilidade, além de outras que venham a ser instituídas:

- I. Banco Mundial (*World Bank*);
- II. Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID);
- III. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);
- IV. Caixa Econômica Federal (CEF).

CAPÍTULO X – DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Art. 58 – O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será monitorado e avaliado sob a coordenação do Núcleo Gestor do município, ao qual compete definir diretrizes e orientações técnicas para este procedimento.



Art. 59 – À luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho, as revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai serão precedidas de:

- I. Realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município;
- II. Análise da situação das ações de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, devendo contemplar minimamente:
 - a) Tendências do sistema de mobilidade urbana;
 - b) Construção de cenários visualizando horizontes de curto, médio e longo prazo.
- III. A avaliação periódica deve adotar indicadores de desempenho, os quais devem ter como referências os relatórios anuais e balanço relativos ao processo de implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai e os resultados alcançados.

Parágrafo Único – Os procedimentos de que trata este artigo são de competência da Secretaria Municipal.

Seção I - Da Revisão

Art. 60 – Preferencialmente as ações de mobilidade urbana que esta Lei instituir terão o período mínimo de 02 (dois) anos para serem revistas ou atualizadas, e no máximo a cada quatro (4) anos, observando sempre artigo 40, Parágrafo 3º da Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade.

Art. 61 – As unidades responsáveis pelos programas e ações constantes neste Plano de Mobilidade Urbana de Pirai manterão atualizadas, ao longo dos exercícios financeiros anuais, as informações referentes à execução física e financeira dos programas e ações e à apuração dos indicadores a serem definidos em Decreto do Executivo.

df



Art. 62 – O Processo de revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai deve incorporar as atualizações resultantes do processo de revisão do Plano Diretor do Município.

Parágrafo Único – Toda revisão periódica deve incluir ampla e democrática discussão em Conferências Municipais de Políticas Urbanas, com base nos dados coletados e feedback da comunidade, ajustando as estratégias conforme necessário.

CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 63 – Os projetos estratégicos de mobilidade urbana cujas metas devem estar compatibilizadas com o Plano Diretor do Município e o Plano Plurianual de Gestão Governamental de vigência quadrienal, e serão objeto da alocação prioritária de recursos orçamentários nas leis de diretrizes orçamentárias anuais e no orçamento de cada exercício financeiro.

Parágrafo Único - Os projetos de que trata o caput deste artigo serão gerenciados intensivamente em cada etapa de execução, com elaboração de relatórios de monitoramento, sob a supervisão e orientação da Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana.

Art. 64 -- As seguintes diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012 devem ser obrigatoriamente observadas pelo Município:

- I. Priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual e dos projetos de transporte público coletivo estruturadores e indutores de desenvolvimento urbano integrado;
- II. A política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços;
- III. A tarifa de remuneração é constituída pelo preço público (tarifa pública) cobrado do usuário somado à receita oriunda de outras fontes de custeio;



- IV. Os reajustes das tarifas e as revisões dos parâmetros utilizados no cálculo terão a periodicidade estabelecida pelo poder público no edital e na concessão ou permissão do serviço;
- V. É permitido o subsídio tarifário, o qual deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários ou subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais;
- VI. O poder público é obrigado a divulgar de forma sistemática e periódica os impactos das gratuidades no valor da tarifa paga pelo usuário;
- VII. As empresas poderão realizar descontos nas tarifas, inclusive com diferenciação por horário de utilização ou de caráter sazonal;
- VIII. A fiscalização de serviços de transportes públicos deverá ser realizada preferencialmente em parceria com a União e Estados;
- IX. O poder público, seja da União, Estado e Município tem a obrigação de combater o transporte ilegal de passageiros e poderá firmar convênios para este fim;
- X. O poder público poderá estabelecer restrição, controle de acesso e circulação, temporária ou permanente, de veículos motorizados em determinados locais;
- XI. Definição de espaços exclusivos nas vias públicas para o transporte público coletivo de passageiros.

Art. 65– A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos do Plano de Mobilidade Urbana de Pirai e atender às exigências contidas no art. 27 da Lei Federal n. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, inclusive o que diz respeito às permissões de transporte por aplicativos.

Art. 66 – A Secretaria Municipal de Ordem Pública e Mobilidade Urbana poderá interromper o tráfego de veículos em quarteirões de interesse social, cultural e comercial.

[Handwritten signature]



C.M.P - PIRAI-RJ.

Processo nº 652

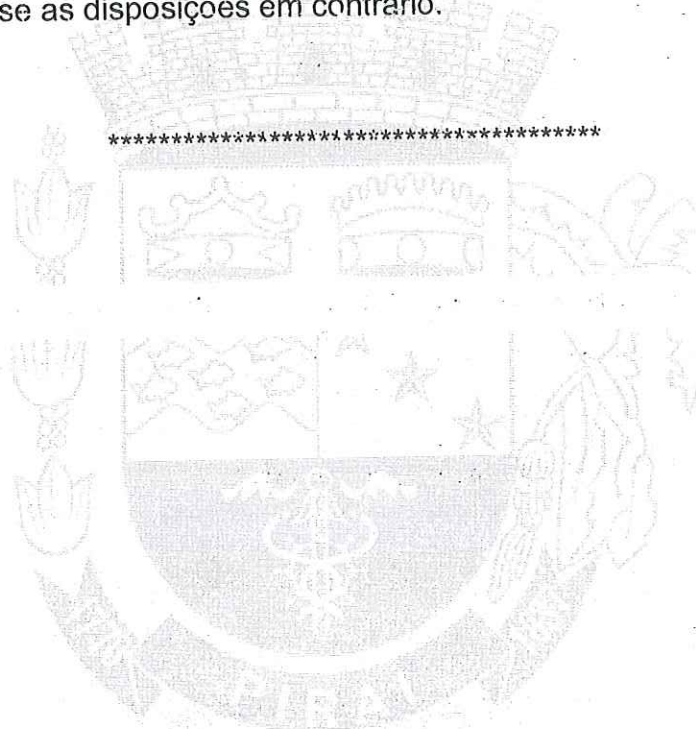
Rubrica f Fls 16

Art. 67 – Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a editar Decreto para regulamentar a presente Lei.

Art. 68 - As despesas decorrentes da presente Lei, serão atendidas através da verba própria do orçamento em vigor que, em sendo necessário, será suplementada.

Art. 69 - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 70 - Revogam-se as disposições em contrário.



JS



ANEXO I - PROGRAMAS E AÇÕES

1) Programa de incentivo à mobilidade ativa e sustentável

Ação 1. Promover campanhas de conscientização para incentivar o deslocamento a pé e de bicicleta. Essas campanhas podem incluir anúncios em mídias sociais, eventos comunitários, workshops sobre os benefícios da mobilidade ativa e parcerias com escolas e empresas para promover hábitos saudáveis.

Ação 2. Manter ações educativas permanentes para promover padrões de comportamento seguros e responsáveis entre ciclistas. Os programas educativos contínuos devem ensinar aos ciclistas sobre segurança no trânsito, manutenção de bicicletas e regras de circulação, oferecendo cursos e treinamentos práticos, e distribuindo materiais educativos. A comunidade escolar deve ser envolvida para educar jovens ciclistas desde cedo.

Ação 3. Integrar a questão ciclovitária nas campanhas de segurança viária. Devem ser incluídos temas relacionados à segurança dos ciclistas em todas as campanhas de segurança viária, destacando a importância de compartilhar a estrada de maneira respeitosa e segura, enfatizando a necessidade de visibilidade dos ciclistas (uso de luzes e refletores), e promovendo o uso de capacetes e outros equipamentos de proteção.

Ação 4. Fomentar parcerias com empresas e organizações para promover a mobilidade ativa. Estabelecer parcerias com as empresas para criar programas de incentivo ao uso de bicicletas e caminhadas entre seus funcionários e membros.

[Assinatura]



C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica *[assinatura]* Fls 48

Ação 5. Monitorar e avaliar o impacto das iniciativas de mobilidade ativa. Estabelecer sistemas de monitoramento para avaliar o impacto das campanhas e ações educativas sobre a mobilidade ativa. Coletar dados sobre o uso de bicicletas e caminhadas, a segurança no trânsito e a satisfação dos usuários. Utilizar essas informações para ajustar e aprimorar as políticas e programas de mobilidade ativa.

2) Programa de aperfeiçoamento da infraestrutura para pedestres e ciclistas

Ação 6. Desenvolver um projeto de qualificação da iluminação pública. Planejar e implementar um sistema de iluminação pública eficiente e de alta qualidade, que melhore a visibilidade e a segurança para pedestres e ciclistas. Utilizar tecnologias modernas como iluminação LED e sensores de movimento para aumentar a eficiência energética e a durabilidade. Garantir a cobertura adequada em todas as áreas urbanas, com foco especial em locais de grande circulação e áreas mais vulneráveis à criminalidade.

Ação 7. Elaborar um projeto abrangente de arborização e poda urbana. Desenvolver um plano detalhado de arborização que inclua a plantação de árvores nativas, a criação de corredores verdes e a manutenção regular das áreas verdes urbanas. Estabelecer diretrizes claras para a poda responsável, garantindo a saúde das árvores e a segurança dos pedestres e ciclistas. Promover a participação comunitária na conservação e ampliação dos espaços verdes, incentivando a adoção de práticas sustentáveis.

Ação 8. Criar e fazer cumprir diretrizes para o mobiliário urbano. Estabelecer normas claras e detalhadas para o design, instalação e manutenção do mobiliário urbano, como bancos, lixeiras, abrigos de ônibus e paraciclos. Assegurar que esses elementos sejam acessíveis, funcionais e esteticamente agradáveis, contribuindo para a



qualidade do espaço público. Implementar um sistema de fiscalização rigorosa para garantir o cumprimento das diretrizes estabelecidas, aplicando penalidades quando necessário.

Ação 9. Reposicionar o mobiliário urbano implantado em locais inadequados. Identificar e relocalizar elementos de mobiliário urbano que estejam em locais inadequados, obstruindo a circulação ou comprometendo a segurança dos pedestres e ciclistas. Realizar estudos técnicos para determinar os melhores locais para reposicionamento, garantindo a funcionalidade e a integração harmoniosa com o ambiente urbano.

3) Programa de implantação e manutenção permanente da rede cicloviária

Ação 10. Desenvolver infraestrutura adequada para apoiar a mobilidade ativa. Investir na construção e manutenção de ciclovias seguras, calçadas acessíveis e bem iluminadas, e áreas de descanso para pedestres e ciclistas. Garantir que a infraestrutura seja inclusiva e acessível a todos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida.

Ação 11. Implantar uma rede integrada de ciclovias no município. Desenvolver e executar um plano abrangente para a criação de uma rede de ciclovias que cubra todo o município, interligando áreas residenciais, comerciais e de lazer. Priorizar a conexão com pontos-chave como centros de trabalho e escolas, para promover a bicicleta como uma alternativa de transporte eficiente e conveniente.

Ação 12. Implantar infraestrutura dedicada ao trânsito de bicicletas e estabelecer critérios de planejamento. Construir infraestrutura específica para ciclistas, incluindo ciclovias e ciclofaixas, em vias públicas, parques e áreas naturais. Definir e seguir critérios de planejamento que considerem a segurança, a conectividade e a



acessibilidade das rotas ciclísticas, garantindo que sejam integradas ao restante da infraestrutura urbana.

Ação 13. Integrar o planejamento cicloviário na criação de praças e parques. Incorporar considerações cicloviárias nos projetos de novos espaços públicos, como praças e parques, incluindo parques lineares. Assegurar que essas áreas contemplem rotas ciclísticas seguras e confortáveis, bem como facilidades como bicicletários e pontos de descanso para ciclistas.

Ação 14. Garantir a inclusão de ciclovias e ciclofaixas em novas intervenções viárias e loteamentos. Assegurar que todas as novas intervenções viárias e desenvolvimentos de loteamentos incluam a implantação de ciclovias e ciclofaixas. Integrar o planejamento cicloviário desde o início dos projetos para garantir uma infraestrutura contínua e eficiente que favoreça a mobilidade ativa.

Ação 15. Instalar sinalização clara e eficaz para pedestres e ciclistas. Implementar sinalização regulamentar e indicativa que oriente pedestres e ciclistas, garantindo que as regras de trânsito e as rotas sejam facilmente compreendidas. Utilizar sinalização visível e intuitiva para melhorar a segurança e a fluidez do tráfego de bicicletas e a convivência harmoniosa entre todos os usuários das vias.

Ação 16. Manter um programa contínuo e rigoroso de manutenção das ciclovias. Estabelecer um sistema de manutenção regular e proativa para as ciclovias, garantindo que estejam sempre em boas condições de uso. Realizar inspeções periódicas, reparar danos e substituir elementos desgastados ou obsoletos, assegurando a segurança e o conforto dos ciclistas em todas as rotas da rede.

Ação 17. Promover a integração com o transporte público. Facilitar a integração entre a rede cicloviária e o transporte público, incluindo a criação de áreas de estacionamento seguro para bicicletas próximas a pontos de ônibus. Desenvolver



sistemas de compartilhamento de bicicletas que complementem as opções de transporte pública, tornando a mobilidade sustentável mais acessível e eficiente.

Ação 18. Avaliar a viabilidade de implantação de um sistema de bicicletas compartilhadas. Realizar estudos técnicos e análises de demanda para verificar a viabilidade da implantação de um sistema de compartilhamento de bicicletas no município. Considerar aspectos como a densidade populacional, padrões de deslocamento, infraestrutura disponível e viabilidade financeira. Identificar modelos operacionais adequados, incluindo parcerias público-privadas, financiamento e manutenção do sistema, visando ampliar as opções de mobilidade ativa e sustentável.

4) Programa de desenvolvimento e expansão de infraestrutura para estacionamento de bicicletas

Ação 19. Regular e incentivar a instalação de bicicletários e paraciclos em edifícios públicos e grandes equipamentos urbanos. Estabelecer normas e incentivos para a implementação de bicicletários e paraciclos em edifícios públicos, centros administrativos e nas proximidades de grandes equipamentos urbanos, como shoppings e centros de convenções. Garantir que essas estruturas sejam acessíveis, seguras e bem localizadas, facilitando o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável.

Ação 20. Avaliar e exigir infraestrutura completa para ciclistas em novos grandes empreendimentos. Integrar a exigência de infraestrutura completa para ciclistas, incluindo bicicletários e vestiários, no processo de licenciamento de novos grandes empreendimentos. Realizar avaliações técnicas para garantir que os projetos atendam a padrões elevados de segurança e funcionalidade, promovendo a integração da mobilidade ativa nos grandes projetos urbanos.



Ação 21. Implantar bicicletários e paraciclos em praças e parques existentes e futuros. Incluir a instalação de bicicletários e paraciclos nos projetos de revitalização e planejamento de praças e parques, tanto nos já existentes quanto nos novos. Assegurar que essas áreas contemplem facilidades adequadas para o estacionamento seguro de bicicletas, promovendo o uso de transporte ativo e facilitando o acesso aos espaços de lazer.

Ação 22. Implementar legislação municipal para promover a instalação de paraciclos e bicicletários em estabelecimentos privados de interesse público. Desenvolver e implementar legislação municipal que exija que estabelecimentos privados com grande fluxo de público, como supermercados, centros comerciais e instituições educacionais, disponibilizem paraciclos e/ou bicicletários seguros e de qualidade. Incentivar a conformidade com a legislação através de benefícios fiscais ou certificações para estabelecimentos que se destacarem na promoção da mobilidade ativa.

5) Programa de melhoria, padronização e regulamentação das calçadas

Ação 23. Garantir a livre circulação nas calçadas. Assegurar que todas as calçadas ofereçam acessibilidade e fluidez para todos os pedestres, incluindo pessoas com mobilidade reduzida e deficiência. Remover obstáculos como postes, bancas e mercadorias expostas irregularmente que dificultem a passagem. Implementar diretrizes claras para a largura mínima das calçadas, garantindo espaço adequado para a circulação segura de todos.

Ação 24. Ação 7. Intensificar a fiscalização das normas de construção e conservação das calçadas. Aumentar a frequência e rigor das inspeções para



assegurar que as calçadas estejam em conformidade com os padrões de construção e manutenção estabelecidos. Aplicar multas e penalidades para proprietários e responsáveis que não cumpram as normas, incentivando a responsabilidade e o cuidado contínuo com as calçadas.

Ação 25. Realizar um plano emergencial para a melhoria das condições das calçadas já existentes. Desenvolver e implementar um plano de ação imediata para reformar e melhorar as calçadas deterioradas. Priorizar áreas de alta circulação e aquelas que apresentem maior risco para os pedestres. Incluir ações como nivelamento de superfícies, reparo de buracos, remoção de obstáculos e instalação de rampas de acessibilidade.

Ação 26. Revisar a legislação pertinente às calçadas. Atualizar e aperfeiçoar as leis e regulamentos relacionados à construção, manutenção e uso das calçadas. Incorporar melhores práticas de design urbano e acessibilidade universal, assegurando que as normas estejam alinhadas com as necessidades atuais da população.

Ação 27. Divulgar à população os critérios técnicos de construção de calçadas. Realizar campanhas educativas para informar a população sobre os padrões técnicos e regulamentos para a construção e manutenção de calçadas. Disponibilizar guias práticos, materiais informativos e workshops para proprietários e construtores. Incentivar a adoção de boas práticas de construção e conservação que promovam a segurança e acessibilidade para todos.

Ação 28. Promover a participação comunitária na gestão das calçadas. Criar canais de comunicação e participação para que os cidadãos possam reportar problemas, sugerir melhorias e colaborar na gestão das calçadas.

Ação 29. Implementar um programa contínuo de manutenção e melhorias. Estabelecer um cronograma regular de manutenção e aprimoramento das calçadas,



PREFEITURA DE
PIRAI
CONHECIMENTO COM SEU FUTURO

C.M.P. - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica / Fls 4

assegurando que todas as intervenções sejam realizadas de forma rápida e eficiente. Monitorar constantemente as condições das calçadas, utilizando feedback da comunidade e dados de inspeção para guiar as ações de manutenção.

6) Programa de implantação de travessias seguras

Ação 30. Identificar as condições de travessia em locais de alta incidência de atropelamentos e corredores viários. Realizar um levantamento detalhado das condições de travessia nas áreas com maior histórico de atropelamentos e nas principais vias de circulação. Analisar dados de acidentes, padrões de tráfego e comportamentos dos pedestres para identificar os pontos críticos que necessitam de melhorias urgentes. Utilizar essas informações para priorizar intervenções e estratégias de segurança.

Ação 31. Implantar faixas de pedestres em locais com alta movimentação. Estabelecer faixas de pedestres em áreas com grande fluxo de pedestres, como escolas, centros comerciais, hospitais e outros polos geradores de viagens significativas. Garantir que essas faixas sejam bem visíveis e devidamente sinalizadas, com materiais refletivos e iluminação adequada, para maximizar a segurança dos pedestres.

Ação 32. Revitalizar e instalar travessias elevadas para pedestres. Reformar as travessias existentes e instalar travessias elevadas em locais com alta movimentação de pedestres, como áreas comerciais e centros escolares. As travessias elevadas devem ser projetadas para aumentar a visibilidade e reduzir a velocidade dos veículos, proporcionando um ambiente mais seguro para os pedestres.

Ação 33. Coordenar com órgãos rodoviários federais e estaduais para a implantação de passarelas. Colaborar com órgãos responsáveis pelas rodovias federais e estaduais para identificar e desenvolver projetos para a construção de passarelas em pontos críticos ao longo dessas vias. As passarelas devem ser projetadas

[Handwritten signature]



para melhorar a segurança dos pedestres e reduzir a necessidade de travessias em níveis de rodovias de alto tráfego.

Ação 34. Desenvolver e implementar projetos de sinalização e acessibilidade em pontos de travessia. Criar e executar projetos de sinalização para pontos de travessia, incluindo cruzamentos, meio de quadra e proximidades de pontos de ônibus. Integrar sinalização clara e acessível, como faixas de pedestres, rampas e faixas elevadas, para melhorar a segurança e a acessibilidade. Assegurar que os acessos a parques e praças também sejam devidamente sinalizados e acessíveis, promovendo um ambiente urbano mais inclusivo.

Ação 35. Promover campanhas educativas sobre segurança em travessias. Realizar campanhas de conscientização para educar motoristas e pedestres sobre a importância da segurança nas travessias. Utilizar meios de comunicação como mídias sociais, panfletos e eventos comunitários para divulgar boas práticas e a importância do respeito às sinalizações e faixas de pedestres.

Ação 36. Monitorar e avaliar a eficácia das intervenções de travessia. Estabelecer um sistema contínuo de monitoramento e avaliação das melhorias implementadas nas travessias. Coletar feedback da comunidade, realizar inspeções regulares e analisar dados de acidentes para medir a eficácia das intervenções e ajustar as estratégias conforme necessário.

13 Programa de criação e desenvolvimento de áreas de convivência

Ação 37. Delimitar áreas prioritárias para pedestres e ciclistas. Identificar e designar áreas específicas da cidade onde a prioridade de trânsito será dada a pedestres e ciclistas. Essas áreas devem incluir zonas de alta densidade de tráfego de pedestres, como centros comerciais, bairros residenciais e zonas escolares, com a implementação



de infraestrutura adequada para garantir segurança e conforto, como ciclovias e calçadas amplas.

Ação 32. Criar espaços de convivência integrados para pedestres, ciclistas e veículos de tráfego lento. Desenvolver áreas urbanas que integrem espaços para pedestres, ciclistas e veículos de tráfego lento, como calçadas, woonerfs (ruas compartilhadas) e Zonas 30 (áreas com limite de velocidade reduzido). Garantir que esses espaços sejam projetados com arborização, pavimentação diferenciada e sinalização clara para promover a convivência harmoniosa entre diferentes tipos de usuários. Incorporar mobiliário urbano, como bancos e áreas de descanso, para enriquecer a experiência dos usuários.

Ação 33. Promover campanhas educativas sobre o uso de espaços compartilhados. Desenvolver e implementar campanhas de conscientização para informar a população sobre as melhores práticas para o uso de espaços compartilhados entre pedestres, ciclistas e veículos. Utilizar diversas plataformas de comunicação, como mídias sociais, eventos comunitários e material impresso, para educar sobre regras de convivência, respeito mútuo e segurança.

Ação 40. Incentivar e promover a instalação e uso de parklets. Fomentar a transformação de áreas de estacionamento em parklets, especialmente em ruas com elevado fluxo de pedestres. Esses espaços devem incluir áreas de lazer e descanso, mobiliário urbano e vegetação, proporcionando um ambiente mais agradável e funcional. Oferecer incentivos para proprietários de negócios e comunidades para criar e manter parklets, contribuindo para a revitalização urbana e o aumento da qualidade de vida local.

Ação 41. Integrar espaços de convivência com o transporte público e outras infraestruturas. Garantir que os espaços de convivência criados estejam bem conectados com o transporte público e outras infraestruturas urbanas. Facilitar o acesso

[Handwritten signature]

a pontos de ônibus e estações de metrô, bem como integrar essas áreas com redes de ciclovias e calçadas, para promover a mobilidade integrada e sustentável.

Ação 42. Monitorar e avaliar a eficácia dos espaços compartilhados e parklets.

Estabelecer um sistema de monitoramento para avaliar o impacto dos espaços compartilhados e parklets na mobilidade urbana e na qualidade de vida. Coletar feedback dos usuários, analisar dados de uso e realizar ajustes conforme necessário para melhorar a funcionalidade e a aceitação dessas áreas.

8) Programa de integração e otimização da rede de transporte coletivo

Ação 43. Desenvolver programação de serviços baseada em estudos de demanda.

Criar um cronograma de serviços de transporte coletivo fundamentado em análises detalhadas da demanda, para garantir uma oferta adequada e eficiente.

Ação 44. Implementar integração tarifária temporal embarcada. Sempre que possível, introduzir a integração tarifária temporal embarcada entre diferentes linhas do transporte coletivo, facilitando a mobilidade dos passageiros e incentivando a utilização do sistema.

Ação 45. Realizar monitoramento e ajustes contínuos do sistema. Estabelecer um processo constante de acompanhamento, monitoramento e avaliação do sistema de transporte coletivo, para identificar e implementar ajustes que promovam a otimização e racionalização das rotas.

Ação 46. Planejar o transporte coletivo de forma integrada. Articular o planejamento do transporte coletivo com os demais modos de transporte, tanto motorizados quanto não motorizados, para criar uma rede de mobilidade coesa e eficiente.

Ação 47. Garantir atendimento adequado às áreas residenciais. Assegurar que as áreas residenciais, especialmente as mais densas e de maior necessidade social, sejam devidamente atendidas pelo sistema de transporte coletivo.

Ação 48. Promover articulação intermunicipal para aprimoramento do transporte coletivo entre os municípios da região. Identificar e priorizar, com base em levantamentos técnicos, as principais necessidades da população em relação ao transporte intermunicipal. Estabelecer tratativas com órgãos estaduais e operadores de transporte para buscar melhorias na integração entre os sistemas municipal e intermunicipal, garantindo melhor atendimento às demandas dos usuários e maior eficiência operacional.

Ação 49. Realizar estudos de viabilidade e tratativas para a garantia de oferta de opções de transporte a moradores que estudam em municípios vizinhos. Levantar a demanda por transporte intermunicipal para estudantes, considerando horários, rotas e capacidade do sistema atual. Dialogar com operadores de transporte, órgãos estaduais e prefeituras vizinhas para viabilizar soluções que atendam às necessidades desse público, garantindo opções de deslocamento adequadas e acessíveis.

Ação 50. Avaliar a viabilidade de sistemas de transporte sob demanda. Estudar a viabilidade e a compatibilidade da expansão dos serviços de transporte de passageiros através de sistemas sob demanda, para melhorar a flexibilidade e a resposta às necessidades dos usuários.

Ação 51. Implementar sistema de transporte coletivo sob demanda, se viável. Caso comprovada a viabilidade, introduzir um sistema de transporte coletivo sob demanda, integrado à rede estruturante de transporte e com sistema de pagamento unificado, para proporcionar maior conveniência aos usuários.



Ação 52. Implementar tecnologias de informação em tempo real. Adotar tecnologias que forneçam informações em tempo real sobre horários e rotas do transporte coletivo, para melhorar a experiência dos passageiros e aumentar a eficiência do sistema.

Ação 53. Realizar pesquisa de satisfação dos usuários periodicamente. Conduzir pesquisas regulares de satisfação dos usuários para obter feedback sobre o serviço, identificar áreas de melhoria e ajustar o sistema com base nas necessidades e preferências dos passageiros.

9) Programa de incentivo à adoção do cartão de transporte

Ação 54. Expandir a rede de postos de venda do cartão de transporte. Ampliar a disponibilidade de pontos físicos onde o cartão de transporte pode ser adquirido, incluindo locais de alta demanda como estações de transporte, centros comerciais e grandes áreas residenciais.

Ação 55. Implementar sistema de recarga online do cartão. Adotar uma plataforma digital para permitir que os usuários recarreguem seus cartões de transporte online, oferecendo conveniência e acessibilidade, e reduzindo a necessidade de deslocamentos até os postos físicos.

Ação 56. Ampliar os benefícios para usuários do cartão de transporte. Além do subsídio já oferecido ao sistema de transporte coletivo, desenvolver programas complementares que incentivem a adesão ao cartão, como descontos progressivos para usuários frequentes, integração tarifária e promoções sazonais. Essas medidas visam otimizar o uso do subsídio existente, estimular a utilização do transporte público e proporcionar maior conveniência aos passageiros.

LS

Ação 57. Integrar o cartão aos modos de pagamento digital. Promover a integração do cartão de transporte com tecnologias modernas de pagamento, como aplicativos móveis, QR Codes e outros métodos digitais, para oferecer maior flexibilidade e conveniência aos usuários.

Ação 58. Estabelecer o cartão de transporte como o sistema de pagamento universal. Tornar o cartão de transporte o meio de pagamento padrão para todos os serviços de mobilidade na cidade, garantindo sua aceitação em diversos modais e estabelecimentos.

Ação 59. Desenvolver campanhas de conscientização e educação. Lançar campanhas para informar os cidadãos sobre as vantagens do cartão de transporte e as facilidades oferecidas pelos novos métodos de recarga e pagamento digital, visando aumentar a adesão e o uso.

Ação 60. Implementar feedback e suporte ao usuário. Estabelecer canais de feedback e suporte para usuários do cartão de transporte, permitindo que eles relatem problemas, solicitem assistência e façam sugestões para melhorias.

Ação 61. Articular a adoção do cartão Sindpass no transporte municipal. Promover tratativas entre a administração municipal, operadores de transporte e a entidade gestora do cartão Sindpass para viabilizar sua adoção no sistema de transporte coletivo municipal. Garantir que a integração tarifária e operacional seja estudada e implementada de forma a facilitar a transição para os usuários, aprimorar a acessibilidade e promover maior eficiência na bilhetagem eletrônica.

10) Programa de priorização do transporte coletivo

Ação 62. Oferecer prioridade ao transporte público, com implantação de faixas e corredores preferenciais, quando possível. Oferecer prioridade ao transporte público na rede viária, sempre que possível, para melhorar a fluidez e a eficiência do transporte coletivo.

Ação 63. Priorizar o transporte coletivo nas intervenções viárias. Garantir que as ações de ampliação e requalificação da malha viária municipal priorizem o transporte coletivo, assegurando que novas infraestruturas atendam adequadamente às necessidades do transporte público.

Ação 64. Estabelecer preferência para transporte público em conflitos de espaço. Implementar políticas que garantam a prioridade do transporte público sobre o transporte individual em situações de conflito de espaço, como cruzamentos e áreas congestionadas.

Ação 65. Priorizar ônibus em fases semaforicas e conversões. Determinar que os ônibus tenham prioridade nas fases semaforicas e nas conversões, utilizando tecnologias de controle de tráfego que permitam um fluxo mais eficiente e menos interrupções.

Ação 66. Utilizar tecnologia para monitoramento e fiscalização. Avaliar e implementar o uso de tecnologias de monitoramento, como radares identificadores de tipo de veículo, câmeras de vigilância e sensores de massa veicular, para melhorar a fiscalização e garantir a eficácia das prioridades estabelecidas.

Ação 67. Adotar políticas de incentivo ao transporte coletivo. Implantar políticas que promovam o uso do transporte coletivo, incluindo subsídios, faixas prioritárias para ônibus e estacionamento estratégico próximo a pontos de parada essenciais, para tornar o transporte público mais acessível e conveniente.



Ação 68. Promover campanhas de conscientização sobre a prioridade do transporte coletivo. Realizar campanhas de conscientização para informar o público sobre a importância da prioridade de transporte coletivo e os benefícios associados, incentivando a colaboração e o respeito pelas novas políticas.

11) Programa de qualificação e modernização do sistema de transporte coletivo por ônibus

Ação 69. Prover pontos de parada seguros e confortáveis. Garantir a instalação de pontos de parada que ofereçam segurança e conforto aos usuários, com número adequado e dimensões apropriadas para acomodar a demanda.

Ação 70. Reavaliar e reposicionar pontos de parada. Analisar periodicamente a localização dos pontos de parada e reposicionar aqueles que não atendem adequadamente às necessidades dos usuários ou que estão mal posicionados.

Ação 71. Implementar plano de qualificação dos pontos de parada. Desenvolver e executar um plano para melhorar os pontos de parada com a instalação de abrigos, bancos e outros elementos de mobiliário urbano que aumentem o conforto e a funcionalidade.

Ação 72. Estabelecer plano de acompanhamento e manutenção dos pontos de embarque e desembarque. Criar um plano para a manutenção regular dos pontos de embarque e desembarque, garantindo que estejam sempre em boas condições.

Ação 73. Dotar pontos de parada com sistemas de informação ao usuário. Instalar sistemas de informação atualizados nos pontos de parada, como painéis de horários e informações sobre rotas, para manter os usuários bem informados.



Ação 74. Garantir manutenção constante dos sistemas de informação. Realizar manutenção e atualizações regulares nos sistemas de informação para assegurar que as informações fornecidas sejam sempre precisas e úteis.

Ação 75. Adequar e manter pavimentação e passeios nas vias de transporte público. Executar adequações e manutenção contínua da pavimentação e dos passeios nas vias de circulação de transporte público para garantir uma viagem segura e confortável.

Ação 76. Definir indicadores e metas de qualidade do serviço. Estabelecer indicadores claros para avaliar a qualidade do serviço de transporte coletivo, com metas específicas e níveis de tolerância, para monitorar e melhorar o desempenho.

Ação 77. Promover programas de capacitação para operadores. Incentivar a adoção de programas de capacitação contínua para operadores de ônibus, focando em habilidades de atendimento ao cliente e operação segura.

Ação 78. Realizar campanhas de conscientização e incentivo ao uso do transporte coletivo. Desenvolver campanhas de conscientização para promover o uso do transporte coletivo, destacando seus benefícios e incentivando a adesão.

12) Programa de modernização tecnológica do transporte público

Ação 79. Definir especificações técnicas dos sistemas de tecnologia. Estabelecer e documentar as especificações técnicas para sistemas de fiscalização, monitoramento e bilhetagem, garantindo que atendam as necessidades operacionais e tecnológicas do transporte público.

JS

Ação 80. Implantar tecnologia embarcada para fiscalização a bordo. Implementar tecnologias embarcadas em 100% da frota para permitir fiscalização eficiente a bordo, garantindo conformidade com as normas e regulamentos do transporte público.

Ação 81. Adotar rotinas de fiscalização e acompanhamento baseadas em dados. Utilizar a base de dados gerada pelo sistema de bilhetagem eletrônica para desenvolver e adotar rotinas de fiscalização e acompanhamento, melhorando a gestão e eficiência do transporte público.

Ação 82. Garantir acessibilidade com veículos adequados. Assegurar que todos os veículos estejam equipados e em bom estado de funcionamento, com plataformas elevatórias ou rampas de acesso motorizadas ou manuais, para garantir acessibilidade a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Ação 83. Disponibilizar sistema de informações em tempo real. Implementar um sistema de informações para os usuários que inclua rastreamento de veículos em tempo real e ferramentas de planejamento de viagens, melhorando a experiência do passageiro.

Ação 84. Modernizar o sistema de cobrança de tarifas. Incentivar e implementar a modernização do sistema de cobrança de tarifas por meio da adoção de tecnologias que agilizem e tornem o processo de pagamento mais ágil e eficiente.

Ação 85. Adotar sistemas de transportes inteligentes (ITS). Integrar Sistemas de Transportes Inteligentes (ITS) em todos os serviços de transporte público para otimizar a operação, melhorar a gestão do tráfego e oferecer uma experiência mais eficiente aos usuários.



PREFEITURA DE
PIRAI
CONSTRUINDO O FUTURO

C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº

652

Rubrica

Fls 65

Ação 86. Disponibilizar informações operacionais no portal público. Publicar informações operacionais detalhadas do sistema de transporte no portal público; utilizando o formato internacional de Feeds de Transporte Público (GTFS), para promover transparência e acessibilidade das informações.

Ação 87. Implantar meios de comunicação e avaliação eletrônica. Estabelecer canais de comunicação entre usuários e operadores, incluindo ferramentas eletrônicas de avaliação do serviço e mecanismos de feedback para o acompanhamento pelo órgão gestor.

Ação 88. Implantar sistema de controle operacional com indicadores de performance. Implementar um sistema de controle operacional que utilize Business Intelligence (BI) para monitorar indicadores operacionais e de performance em tempo real, facilitando a análise e a tomada de decisões.

13) Programa de regualificação da área central

Ação 89. Priorizar o acesso ao centro por meio de transporte coletivo. Sempre que possível, implementar corredores e faixas de ônibus prioritárias para garantir a eficiência do transporte coletivo e facilitar o acesso ao centro da cidade. Aumentar a frequência e conectividade das linhas que servem a área central.

Ação 90. Estimular o uso de meios de transporte não motorizados. Desenvolver infraestrutura para ciclistas e pedestres, construindo ciclovias e calçadas seguras e confortáveis, incentivando o uso da bicicleta e o deslocamento a pé.

Ação 01. Requalificar parte do espaço público atualmente usado por veículos individuais motorizados. Transformar áreas de estacionamento e circulação de



PREFEITURA DE
PIRAÍ
CONSTRUINDO COM SEU FUTURO

C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº

632

Rubrica

Fls 66

veículos em espaços de convivência, parques e áreas de lazer, contribuindo para a revitalização urbana e o aumento da qualidade de vida. Projetar e implementar calçadas, praças e zonas de pedestres que promovam a interação social e a vitalidade urbana.

Ação 92. Estabelecer regras para a circulação de grandes veículos. Definir horários específicos e rotas alternativas para a circulação de grandes veículos na região central, minimizando o impacto sobre o trânsito e a qualidade ambiental.

Ação 93. Promover o uso de veículos de menor impacto na região central. Incentivar o uso de veículos de carga de menor porte e motor potentes, que são mais adequados para áreas urbanas densas.

14) Programa de gestão da oferta de estacionamentos

Ação 94. Implantar o Rotativo Digital. Implementar um sistema de rotativo digital para todas as modalidades de vagas, incluindo carga e descarga, idoso, deficiente e motocicletas. Assegurar que o sistema seja acessível e fácil de usar para todos os usuários.

Ação 95. Implantar sistemas de gerenciamento inteligente de estacionamentos. Implementar soluções tecnológicas avançadas, como câmeras de monitoramento, sensores de ocupação e aplicativos móveis para facilitar o gerenciamento eficiente dos estacionamentos. Integrar sistemas de pagamento eletrônico para simplificar a experiência do usuário e garantir a precisão na cobrança.

Ação 96. Analisar dados dos estacionamentos para otimização e gerenciamento de demanda. Realizar análises regulares dos dados de estacionamento para ajustar as



PREFEITURA DE
PIRAI
Leitor e construtor para o futuro

C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº

652

Rubrica

Fls 67

políticas e estratégias de gerenciamento, garantindo que as necessidades da comunidade e as condições de estacionamento sejam atendidas de forma eficaz. Utilizar análise de dados para monitorar a utilização dos estacionamentos e identificar padrões de demanda, ajustando a oferta conforme necessário para maximizar a eficiência e conveniência.

Ação 97. Utilizar estratégias de tarifação variável. Aplicar tarifas de estacionamento variáveis baseadas na demanda para incentivar a rotatividade e equilibrar a oferta e a demanda. Ajustar as tarifas em horários de pico e em áreas com alta demanda para melhorar a disponibilidade de vagas.

Ação 98. Desenvolver continuamente a Política de Estacionamento. Revisar e ajustar a política de estacionamento para refletir a necessidade real de vagas em diferentes áreas, considerando fatores como densidade de tráfego, comércio local e acessibilidade. Apoiar a reorganização da circulação de veículos por meio da gestão eficiente das vagas, promovendo a fluidez do tráfego e melhorando o acesso ao comércio e aos serviços locais.

Ação 99. Otimizar as vagas disponíveis. Aperfeiçoar o uso das vagas de estacionamento rotativo na área central da cidade para facilitar a circulação e promover o comércio local. Implementar medidas que garantam uma rotação eficiente e equitativa das vagas.

Ação 100. Fiscalizar de maneira eficaz. Garantir a fiscalização efetiva das vagas de estacionamento rotativo, utilizando tecnologias modernas e procedimentos rigorosos para assegurar o cumprimento das regras e a utilização adequada das vagas.

Ação 101. Integrar o rotativo digital com tecnologia de pagamento. Integrar o rotativo digital com sistemas de pagamento eletrônico e aplicativos móveis para proporcionar uma experiência de estacionamento mais conveniente e eficiente.



Ação 102. Controlar e reavaliar a oferta de vagas. Controlar a quantidade de vagas de estacionamento associando a criação de vagas privadas de acesso público à redução de vagas na via pública. Garantir que a oferta de estacionamento esteja alinhada com as necessidades da comunidade e as metas de gestão de tráfego.

15) Programa permanente de redução de acidentes e fortalecimento da segurança viária

Ação 103. Estabelecer procedimentos integrados sistemáticos para a coleta, processamento e análise de dados relacionados a acidentes de trânsito. Utilizar essas informações para monitorar e avaliar continuamente a segurança viária, identificando padrões e áreas críticas.

Ação 104. Promover a colaboração com órgãos públicos. Fomentar parcerias com órgãos públicos e instituições responsáveis pelo registro de acidentes para padronizar a coleta de dados e integrar a troca de informações. Garantir a troca eficiente de dados para uma análise mais precisa e coordenada.

Ação 105. Adotar plataformas de dados compartilhados. Criar plataformas para o compartilhamento de dados entre diferentes órgãos e entidades, facilitando a colaboração e a tomada de decisões informadas.

Ação 106. Analisar as áreas de maior periculosidade. Realizar avaliações contínuas nas áreas identificadas como de maior risco, utilizando dados de accidentalidade para propor melhorias nas redes de circulação, como sinalização aprimorada, intervenções físicas e mudanças operacionais.

LF

Ação 107. Desenvolver projetos de melhoria. Desenvolver projetos específicos para a implementação de melhorias que visem a redução de acidentes, incluindo a reestruturação de vias e a introdução de medidas de segurança adicionais.

Ação 108. Desenvolver campanhas educativas e publicitárias contínuas. Criar e promover campanhas publicitárias e educativas focadas na segurança viária, abordando comportamentos de risco e práticas seguras. Atualizar regularmente as campanhas para refletir novas informações e necessidades.

Ação 109. Regulamentar zonas de velocidade reduzida. Regulamentar e implementar zonas com limites de velocidade reduzidos, como as zonas 30, para aumentar a segurança em áreas residenciais e de alta movimentação de pedestres. Garantir que as zonas de velocidade reduzida sejam devidamente sinalizadas e acompanhadas por fiscalização para assegurar o cumprimento das normas.

Ação 110. Manter e expandir a política de educação de trânsito do Município. Promover posturas e práticas de segurança viária através de campanhas públicas e programas educativos. Desenvolver e implementar programas educacionais em escolas e comunidades para promover a conscientização sobre segurança no trânsito e valorização da vida.

Ação 111. Definir indicadores de desempenho. Definir indicadores de desempenho para a segurança viária, incluindo metas e critérios de avaliação, e monitorar continuamente o progresso.

16) Programa de melhoria da gestão municipal do trânsito



Ação 112. Elaborar Plano de Gestão e Controle de Tráfego. Desenvolver um plano abrangente de gestão e controle do tráfego que organize a circulação e defina estratégias para otimizar o uso da rede viária de forma eficiente e segura. O plano deve incluir medidas para melhorar a fluidez do tráfego e garantir a segurança dos usuários. Integrar tecnologias avançadas e melhores práticas para monitorar e ajustar o tráfego em tempo real.

Ação 113. Criar e estruturar a Guarda Municipal para apoio à mobilidade e segurança viária. Instituir uma Guarda Municipal para atuar no ordenamento do trânsito, fiscalização do cumprimento das normas de mobilidade e apoio às ações de segurança viária no município. Capacitar os agentes para atuar na orientação e fiscalização do tráfego, garantindo a fluidez viária e a segurança de pedestres, ciclistas e motoristas. Implementar parcerias com outros órgãos de segurança e desenvolver ações educativas para conscientização da população sobre boas práticas no trânsito.

Ação 114. Implementar a remoção de veículos abandonados nas vias públicas. Criar um programa permanente de identificação e remoção de veículos abandonados nas vias públicas do município. Estabelecer critérios objetivos para a caracterização de veículos abandonados, notificando os proprietários e aplicando medidas administrativas para sua remoção. Garantir que os veículos recolhidos sejam destinados a locais adequados e definir prazos para regularização ou leilão. Integrar essa ação à fiscalização de trânsito para evitar impactos negativos na mobilidade, na segurança e na ocupação indevida do espaço público.

Ação 115. Regulamentar e organizar o transporte individual de passageiros por táxi. Estabelecer normas para a operação do serviço de táxi, garantindo um sistema transparente, acessível e eficiente. Tornar obrigatório o uso de taxímetro, definir uma tabela oficial de tarifas e implementar mecanismos de fiscalização para assegurar a qualidade e a regularidade do serviço. Regulamentar a reserva de vagas exclusivas para



C.M.P - PIRAI-RJ.

Processo nº 652

Rubrica f

Fls 71

taxistas com deficiência e aprimorar a organização dos pontos de táxi na cidade, visando melhorar a mobilidade urbana e a experiência dos usuários.

Ação 116. Fortalecer e expandir a legislação. Reforçar a legislação existente e criar normativas complementares que regulamentem e ajustem a prestação dos serviços de transporte público, tanto individual quanto coletivo. As normas devem alinhar-se com os objetivos do Plano de Mobilidade e promover a conformidade com os padrões de qualidade e segurança. Implementar um processo de revisão contínua para assegurar que a legislação permaneça atualizada e eficaz.

17) Programa de requalificação, adequação e implantação de vias

Ação 117. Realizar inspeções periódicas das redes de circulação (pedestres, cicloviás e transporte motorizado). Avaliar e identificar necessidades de melhorias. Incorporar o conceito de desenho universal para garantir acessibilidade a todos os usuários. Atualizar e manter a sinalização e infraestrutura de acordo com as melhores práticas e necessidades identificadas.

Ação 118. Desenvolver e implementar projetos para readequar interseções críticas e pontos com conflitos acentuados de tráfego. Abordar problemas como rotatórias inadequadas, geometria de vias e travessias sem sinalização apropriada.

Ação 119. Realizar estudos de tráfego para identificar e priorizar áreas que necessitam de intervenção para aprimoramento da Sinalização Semafórica e Viária. Avaliar e melhorar a sinalização semafórica, horizontal e vertical para garantir condições adequadas de segurança viária e circulação de todos os modos de transporte (pedestres, ciclistas, transporte público e privado). Implementar sistemas de controle semafórico adaptativo para otimizar o fluxo de tráfego.



Ação 120. Revitalizar e adequar as vias do município. Elaborar projetos de revitalização, recuperação e adequação das vias, garantindo a melhoria das condições de tráfego e segurança.

Ação 121. Buscar a mitigação da descontinuidade e melhoria da capilaridade viária. Buscar as melhores alternativas para melhorar a conectividade e reduzir a descontinuidade viária, através da abertura de novas vias, complementação viária, implantação de trechos, pontos de travessia de rodovias que atravessam o município e implantação de passagens em desnível.

Ação 122. Estabelecer parcerias com instâncias federais para soluções viárias alternativas à Via Dutra. Atuar em conjunto com órgãos federais, incluindo a empresa concessionária da Via Dutra, para avaliar e implantar alternativas que reduzam a dependência exclusiva da rodovia. Identificar e desenvolver vias complementares que possam minimizar os impactos dos congestionamentos recorrentes, garantindo maior fluidez ao tráfego e mais opções de deslocamento para a população. Promover estudos para melhorias na infraestrutura viária, considerando a segurança e a eficiência da mobilidade urbana e regional.

Ação 123. Implantar novos retornos nas rodovias para melhorar o acesso aos bairros lindeiros. Planejar e implementar novos retornos nas rodovias que cortam o município, priorizando a melhoria do acesso aos bairros lindeiros. Avaliar a necessidade de intervenções em pontos estratégicos para reduzir deslocamentos excessivos e aprimorar a conectividade viária, garantindo maior eficiência no tráfego e segurança para motoristas e pedestres. Trabalhar em parceria com órgãos estaduais e federais para viabilizar essas melhorias.



Ação 124. Promover uma pavimentação de alta qualidade e a manutenção das vias urbanas. Manter as vias urbanas em boas condições, utilizando soluções associadas a sistemas de drenagem pluvial eficiente.

Ação 125. Implementar melhorias na infraestrutura de drenagem. Promover ações para reduzir e eliminar alagamentos nas vias do município.

18) Programa de modernização do sistema de controle de tráfego

Ação 126. Estabelecer especificações técnicas claras para o sistema de controle de tráfego. As especificações devem abranger equipamentos e tecnologias necessários para uma gestão eficaz.

Ação 127. Realizar estudos e implementar radares nas principais vias para monitorar infrações e reduzir acidentes. Garantir que os radares sejam instalados em locais estratégicos para maximizar sua eficácia.

Ação 128. Estabelecer convênios com empresas de aplicativos de trânsito (como Waze). Através das parcerias, fornecer informações em tempo real aos usuários, monitorar o tráfego e capturar dados históricos para análise e planejamento.

Ação 129. Adotar tecnologias avançadas de controle de tráfego, como sensores e câmeras. Melhorar a gestão e a resposta a incidentes de tráfego.

19) Programa de desenvolvimento da política de aprovação para novos loteamentos e implantação de polos geradores de tráfego



Ação 130. Garantir que novos loteamentos e ocupações atendam aos critérios de acessibilidade e conectividade das redes de circulação. Assegurar que os projetos incluam infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e veículos.

Ação 131. Definir diretrizes claras para a implantação de calçadas, ciclovias e outras infraestruturas associadas em novos loteamentos. Assegurar que essas diretrizes promovam a integração com a rede de transporte existente e atendam às necessidades da comunidade.

Ação 132. Avaliar o impacto de novos polos geradores de tráfego. Avaliar o impacto de novos polos geradores de tráfego e desenvolver planos de gestão para mitigar qualquer efeito negativo sobre o sistema de transporte e a infraestrutura viária existente.

III Programa de regulamentação e fiscalização da circulação de veículos de carga

Ação 133. Elaborar e implementar regulamentações que limitem o transporte de carga na área central e principais vias da cidade. Incluir restrições baseadas em horários e tipos de carga e descarga, considerando as necessidades de mobilidade e segurança viária.

Ação 134. Implantar um sistema rotativo digital para gestão e controle das operações de carga e descarga, incluindo monitoramento em tempo real e agendamento de horários.

Ação 135. Realizar fiscalização constante nas áreas de carga e descarga para garantir o cumprimento das regulamentações de horários e uso adequado das vagas. Utilizar tecnologias como câmeras de vigilância e sensores para monitoramento.



C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica 1 Fls 35

Ação 136. Proibir o pernoite de veículos de carga nas vias públicas da área central do município. Estabelecer locais específicos para estacionamentos de longo prazo e implementar mecanismos de fiscalização para garantir a conformidade.

24) Programa de redução dos impactos gerados pelo transporte de cargas

Ação 137. Priorizar o transporte de pessoas durante os horários de maior demanda do sistema viário. Ajustar as políticas de circulação de carga para minimizar o impacto nas horas de pico, inclusive a coleta de lixo.

Ação 138. Distribuir os fluxos de transporte de carga ao longo do dia para evitar congestionamentos e melhorar a eficiência do sistema viário. Definir horários preferenciais para o transporte de carga, especialmente em áreas de alta ocupação.

Ação 139. Estabelecer restrições de tonelage para veículos de carga nas principais vias e na área central da cidade. Implementar sinalização clara e fiscalização para garantir o cumprimento dessas restrições.

Ação 140. Designar rotas preferenciais para veículos de carga com base em suas dimensões e padrões. Atualizar o planejamento viário para incluir essas rotas e garantir uma circulação mais eficiente.

Ação 141. Incentivar a internalização das operações de carga e descarga em empreendimentos comerciais e de impacto (incluindo obras e construções). Estabelecer parcerias com empresas para implementar áreas de carga e descarga internas.

[Handwritten signature]

Ação 142. Garantir a execução das medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal. Estabelecer regras claras e promover a conscientização sobre essas regulamentações.

Ação 143. Promover o uso da bicicleta para o transporte de pequenas cargas, através de campanhas de incentivo e infraestrutura adequada, como ciclovias e áreas de carga para bicicletas.

22) Programa de garantia de acessibilidade universal

Ação 144. Implantar tratamento especial para deficientes visuais em travessias. Implantar sistemas de orientação e sinalização tátil em travessias semaforizadas, como piso tátil e sinalizações sonoras, para auxiliar deficientes visuais na travessia segura e independente.

Ação 145. Desenvolver e implementar projetos com desenho universal para todos os aspectos do sistema de transporte e trânsito urbanos, garantindo que sejam acessíveis a pessoas com diferentes tipos de deficiência e mobilidade.

Ação 146. Adotar tecnologias inclusivas. Desenvolver e integrar tecnologias de informação e comunicação que atendam às necessidades de todos os usuários do transporte coletivo, incluindo soluções acessíveis para idosos e pessoas com deficiência, como aplicativos com interfaces adaptáveis e sistemas de aviso sonoro.

Ação 147. Elaborar e implementar o Plano Municipal de Acessibilidade, estabelecendo diretrizes e metas para garantir a acessibilidade em todas as áreas urbanas e no sistema de transporte.

LS

Ação 148. Implantar um serviço de transporte adaptado para pessoas com deficiência, incluindo a oferta de transporte sob demanda, se possível, e fornecer informações detalhadas sobre os serviços disponíveis para garantir um atendimento eficaz.

Ação 149. Promover campanhas educativas e de conscientização sobre a importância da acessibilidade e respeito aos pedestres. Realizar blitz periódicas para reforçar o cumprimento das normas de acessibilidade e educar os cidadãos sobre seus direitos e deveres.

Ação 150. Implementar o nivelamento adequado entre pistas de rolamento e calçadas, utilizando rebaixos ou plataformas para facilitar a travessia de pedestres, especialmente para aqueles com mobilidade reduzida.

Ação 151. Desenvolver e instalar sinalização acessível em pontos críticos, como cruzamentos, meio de quadra e proximidades dos pontos de ônibus. Incluir faixas de pedestres, rampas ou faixas elevadas, iluminação adequada, sinalização tátil ou sonora, e ajustar o tempo de travessia para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Ação 152. Promover a adequação do espaço urbano para a circulação de pessoas com dificuldades de locomoção, com foco especial em pessoas com necessidades especiais e idosos, seguindo os princípios do desenho universal.

23) Programa de redução das emissões de poluentes atmosféricos

Ação 153. Fomentar e apoiar pesquisas e inovações na área de sustentabilidade ambiental e acessibilidade no trânsito e transporte, incentivando a aplicação de novas soluções para redução de emissões.





PREFEITURA DE
PIRAI
COMISSÃO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

C.M.P. - PIRAI-RJ

Processo nº 652

Rubrica f

Fls 18

Ação 154. Promover o uso de veículos de menor impacto ambiental, como bicicletas e veículos elétricos, para entregas e transporte urbano, oferecendo incentivos para adoção dessas alternativas.

Ação 155. Criar um plano estratégico para ampliar a frota de transporte público com veículos que utilizem combustíveis limpos e energeticamente sustentáveis, visando a redução das emissões de poluentes.

Ação 156. Aprofundar a análise de viabilidade de tecnologias alternativas e fontes de energia para o transporte público, considerando seu impacto sobre o custo do sistema e suas contribuições para a sustentabilidade ambiental.

Ação 157. Desenvolver e implementar um programa de certificação ambiental para veículos e serviços de transporte, que atendam a padrões elevados de eficiência energética e baixa emissão de poluentes.

24) Programa de qualificação urbanística e ambiental da cidade

Ação 158. Implantar política de tratamento de novos polos geradores de viagens (PGVs). Desenvolver e implementar uma política abrangente para o tratamento e planejamento de novos polos geradores de viagens, garantindo que sejam projetados com base em princípios de sustentabilidade e acessibilidade.

Ação 159. Realizar estudos de impacto para PGVs existentes. Efetuar estudos detalhados de impacto para polos geradores de viagens de grande porte já em operação, identificando e implementando medidas mitigadoras para minimizar impactos negativos sobre o tráfego e o ambiente urbano.

[Assinatura]

Ação 160. Adotar instrumentos e políticas de desestímulo ao uso de transporte individual, promovendo a transição de viagens de automóvel para transporte público, como a implementação de tarifas diferenciadas e melhorias na infraestrutura de transporte coletivo.

Ação 161. Integrar Áreas de Mobilidade Sustentável em Novos Desenvolvinientos. Garantir que novos projetos urbanísticos integrem princípios de mobilidade sustentável, incluindo ciclovias, calçadas acessíveis e áreas de trânsito de baixa emissão.

25) Programa de controle da demanda de tráfego na região central

Ação 162. Utilizar recursos de controle de demanda. Empregar todos os recursos disponíveis para controlar a demanda de tráfego na região central, incluindo faixas preferenciais para transporte coletivo, estacionamento rotativo e zonas de velocidade reduzida (zonas 30).

Ação 163. Incentivar a adoção de horários alternativos para atividades comerciais e serviços, reduzindo a concentração de tráfego em horários de pico e distribuindo melhor a demanda ao longo do dia.

Ação 164. Incentivar a criação de novas centralidades nos distritos. Promover o desenvolvimento de novas centralidades na cidade para facilitar o acesso a serviços e empregos, reduzindo a dependência de veículos particulares e melhorando a distribuição das atividades urbanas.

Ação 165. Regular atividades e empreendimentos que geram impacto significativo no sistema viário e de transporte, estabelecendo diretrizes para minimizar esses impactos e integrar essas atividades de maneira sustentável.



C.M.P - PIRAI-RJ

Processo nº

632

Rubrica

Fls

10

26) Programa de fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana

Ação 166. Revisar e consolidar a regulamentação vigente para assegurar que ela esteja alinhada com as diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade, promovendo uma legislação coesa e eficaz.

Ação 167. Gerir o sistema de transporte e trânsito de forma integrada. Implementar uma gestão integrada dos sistemas de transporte, viário e de trânsito, visando melhorar a qualidade dos serviços prestados e a eficiência operacional.

Ação 168. Fortalecer o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Reforçar a atuação e a capacidade do Conselho Municipal, garantindo que ele desempenhe um papel ativo na supervisão e implementação das políticas de mobilidade urbana.

Ação 169. Criar um Núcleo Gerenciador de Projetos. Estabelecer um núcleo dedicado à gestão de projetos dentro da Prefeitura Municipal, para coordenar e supervisionar iniciativas relacionadas à mobilidade urbana.

Ação 170. Fortalecer o Poder Público na regulação e gestão do transporte público coletivo. Aumentar a capacidade do poder público municipal na regulação e supervisão do serviço de transporte público coletivo, assegurando a conformidade com as normas e a qualidade dos serviços.



C.M.P. - PIRAI-RJ.

Processo nº 652

Rubrica

Fis. 81

Ação 171. Consolidar a capacidade técnica, administrativa e operacional. Desenvolver a capacidade técnica, administrativa e operativa para monitorar e controlar as operações de transporte e trânsito de forma eficaz.

Ação 172. Promover parcerias com a Polícia Militar para priorizar a fiscalização de infrações relacionadas à preferência dos pedestres nas faixas de travessia e ao estacionamento inadequado.

Ação 173. Criar indicadores de avaliação de desempenho. Elaborar e implementar indicadores de desempenho para avaliar a infraestrutura, o sistema viário, o transporte coletivo, a fiscalização e operações especiais.

Ação 174. Fortalecer órgãos de regulação e mecanismos de controle. Apoiar e fortalecer órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, garantindo a eficácia e transparência na gestão.

27) Programa de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura

Ação 175. Identificar novas fontes de financiamento. Buscar e identificar fontes de financiamento e parcerias para viabilizar as ações previstas no Plano de Mobilidade, garantindo a alocação de recursos necessários.

Ação 176. Gerir e atualizar o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte. Coordenar e atualizar as diretrizes do Fundo Municipal, assegurando a inclusão de diversas fontes de receita e a eficácia na gestão financeira para o sistema de transportes.

Ação 177. Explorar modelos de financiamento Público-Privado. Avaliar e implementar modelos de financiamento público-privado para projetos de infraestrutura, promovendo a colaboração entre setor público e privado.

Ação 178. Desenvolver planos de investimento sustentáveis. Elaborar planos de investimento que priorizem a sustentabilidade e a eficiência dos recursos, garantindo a longo prazo a viabilidade dos projetos.

28) Programa de modernização da gestão da mobilidade no município

Ação 179. Promover adesão a programas de modernização. Incentivar a adesão a programas e financiamentos voltados para a modernização da gestão pública, buscando recursos e tecnologias avançadas.

Ação 180. Implementar gestão eficiente com recursos tecnológicos. Adotar tecnologias de ponta para aumentar a eficiência na gestão da mobilidade, incluindo controle operacional, monitoramento de fluxos e qualidade dos serviços.

Ação 181. Criar um Centro de Controle da Mobilidade. Estabelecer um centro de controle para monitorar e gerenciar a mobilidade urbana, integrando dados e operações para uma gestão mais eficaz.

Ação 182. Coordenar ações de fiscalização em toda a cidade. Facilitar a coordenação de ações de fiscalização de trânsito com todas as instâncias de governo, promovendo uma abordagem abrangente para o controle e monitoramento.



Ação 183. Modernizar o controle de tráfego e operações. Atualizar e informatizar os controles operacionais de tráfego, adotando soluções tecnológicas como semáforos inteligentes e monitoramento eletrônico.

Ação 184. Propor tecnologias adaptadas à realidade municipal. Avaliar tecnologias disponíveis e propor a adoção daquelas que possam ser adaptadas às necessidades locais, como sistemas de controle de estacionamento rotativo e monitoramento do tráfego (radares para controle de velocidade, laços indutivos para contagem automática de fluxos etc.).

29) Programa de fortalecimento da democracia participativa

Ação 185. Promover ações educativas sobre mobilidade sustentável. Implementar ações educativas para promover o conceito de mobilidade sustentável e incentivar mudanças de comportamento que melhorem a qualidade de vida urbana.

Ação 186. Divulgar informações sobre programas em desenvolvimento. Transmitir informações regularmente sobre programas e projetos da Prefeitura, mantendo a população informada e engajada.

Ação 187. Utilizar ferramentas eletrônicas para comunicação. Empregar ferramentas eletrônicas como mídias sociais e portais da prefeitura para divulgação ampla de informações e estabelecimento de canais de comunicação.

Ação 188. Manter e monitorar canais de participação. Garantir a manutenção e o aprimoramento dos canais de informação e participação pública, assegurando um diálogo contínuo com a sociedade.





C.M.P - PIRAI-RJ.

Processo nº 692

Rubrica 1 Fls 84

Ação 189. Realizar pesquisas e enquetes virtuais. Efetuar pesquisas e enquetes virtuais para promover a participação cidadã em questões relevantes de mobilidade, permitindo um feedback constante da população.

Ação 190. Submeter o Plano de Mobilidade ao monitoramento e avaliação do Órgão Central de Planejamento e Controle Orçamentário, para definir diretrizes e orientações técnicas para o monitoramento e avaliação.

Ação 191. Utilizar indicadores de desempenho. Empregar indicadores de desempenho para a avaliação periódica do plano, assegurando que as metas e objetivos sejam atingidos.

Ação 192. Seguir o Plano de Monitoramento. Seguir um plano de monitoramento estruturado (checklist) para garantir a implementação e revisão eficaz do Plano de Mobilidade.

Realizar Revisões Periódicas. Efetuar revisões periódicas do plano com base nos dados coletados e feedback da comunidade, ajustando as estratégias conforme necessário.
