LEI Nº 1090, DE 13 DE ABRIL DE 2015

Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ARMAÇÃO DOS BÚZIOS
Faço saber que a **Câmara Municipal** aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CONSIDERANDO o compromisso do Município de Armação dos Búzios com o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana e;

CONSIDERANDO a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI, do art. 24 da Lei Federal nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana,

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios– PlanMob-Búzios e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Complementar nº 13, de 22 de maio de 2006 – Plano Diretor de Armação dos Búzios.

Parágrafo único. O PlanMob-Búzios tem por finalidade orientar as ações do Município de Armação dos Búzios 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.

Art. 2º O PlanMob-Búzios guarda compatibilidade com a Lei Complementar nº 13, de 22 de maio de 2006, a Lei Complementar nº 27, de 22 de agosto de 2010, e as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

Seção I
Dos Conceitos e Definições

Art. 3º Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

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

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

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

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

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

VI– CICLO-ELÉTRICO: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw, dotado ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

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

VIII– CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm^3 (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

IX– ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

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

XI– MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

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

XIII– MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XIV– MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

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

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

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

XVIII– PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispondo de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XIX– POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XX – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXI– TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

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

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

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

XXV – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXVI–VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXVII– VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXVIII - VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;

XXIX – VIAS ESTRUTURADORAS CONTINENTAIS: são eixos viários interurbanos e entre bairros da Macrozona Continental, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

XXX– VIAS ESTRUTURADORAS PENINSULARES: são eixos viários intra-urbanas na Macrozona Peninsular, que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

XXXI – VIAS LOCAIS: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;

XXXII– VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;

XXXIII – VIAS SECUNDÁRIAS: vias que servem de ligação entre as vias estruturadoras;

XXXIV– TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

CAPÍTULO II
Da Política Municipal de Mobilidade Urbana
Seção I
Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais

Art. 4º O PlanMob-Búzios obedece aos seguintes princípios:

I – reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo Município;

II – universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;

III – acessibilidade à pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida;

IV – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V – gestão democrática, planejamento e avaliação;

VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;

VII – equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros;

VIII – segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;

X - consolidação da vocação turística do Município;

XI - articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

Art. 5º O PlanMob-Búzios orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II – criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

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

IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V– priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VI– desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VII – desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano tradicional, interligação entre os bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo;

VIII– planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

IX – estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

X– fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XI – busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-Búzios;

XII –capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas ás políticas do PlanMob-Búzios;

XIII– promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob-Búzios;

XIV - priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário, para a otimização do sistema de transporte público coletivo;

XV- criação de uma malha ciclo viária, vias de circulação de pedestres e trilhas para o ecoturismo.

Art. 6º O PlanMob-Búzios possui como objetivos gerais:

I – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

II – contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III – proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V – consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
Do Plano de Mobilidade Urbana de Búzios- Planmob-Búzios
Seção I
Do conteúdo do PlanMob-Búzios

Art. 7º O PlanMob-Búzios contempla:

I – os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – as metas de curto, médio e longo prazo;

III – os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;

IV – ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

V - as recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de paraciclos e bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação e qualificação de travessias, calçadas e servidões, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de acalmamento de tráfego, desbloqueio das servidões, tratamento paisagístico com prioridade da arborização, instalação de equipamentos públicos, dentre outras;

VI – os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e de suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema convencional;

c) o sistema complementar de transporte coletivo;

VII - o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização previsto na legislação municipal vigente:

a) indicação de estudos e projetos para consolidação e requalificação da Via Alternativa estruturadora;

b) requalificação da Avenida José Bento Ribeiro Dantas e da Estrada Velha da Usina;

VIII– a garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

IX – a garantia da equidade social, por meio de política tarifária, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere ao módulo de transporte coletivo;

X – a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XI – a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XII – política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transportes urbanos;

XIII – a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Seção II
Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8° O PlanMob-Búzios contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I – tornar o transporte coletivo mais atrativo, promovendo a redução do uso do transporte individual motorizado;

II – promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

III – promover a segurança no trânsito;

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

V – tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, a fim de estimular o turismo, sua vocação econômica;

VI – tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

VII – consolidar uma malha viária estrutural.

Art. 9º Para o atendimento dos objetivos estratégicos estabelecidos no art. 8º, desta Lei, o PlanMob-Búzios estabelecerá metas de curto, médio e longo prazo, cuja observância deverá ser monitorada.

Art. 10. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo, o Poder Executivo priorizará:

I – a criação de rede de calçadas para estimular o deslocamento intra e interbairros adequado à circulação de pedestres;

II– a criação de rede de vias específicas para o tráfego de bicicletas, que possibilite a circulação intra e interbairros, a partir da elaboração de um Plano Diretor Cicloviário;

III – a promoção do transporte coletivo de qualidade, que possibilite a limitação do tráfego de automóveis na península;

IV – a promoção da melhoria das condições de circulação e acesso dos transportes públicos para os portadores de necessidades especiais;

V – a distribuição de áreas para estacionamento de automóveis de forma integrada ao sistema dos transportes coletivos;

VI – a sinalização adequada e a nomenclatura das vias e dos logradouros públicos;

VII – a criação de um circuito de trilhas para a prática do ecoturismo integrado à malha viária e cicloviária;

VIII – implantação do sistema de informações acessível aos usuários sobre itinerários, horários, tarifas e integrações dos transportes coletivos.

Art. 11. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará:

I - o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade.

Art. 12. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará:

I - a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito.

Art. 13. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

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

II–a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

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

IV - o estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 14. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:

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

II – adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;

III – aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

IV- o estudo de viabilidade para a regulação dos serviços de transporte marítimo tornando-os economicamente viáveis, garantindo o deslocamento de pessoas e bens, considerando a sazonalidade da demanda.

Art. 15. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a inclusão social, o Poder Executivo priorizará:

I - a implantação da política tarifária do transporte coletivo, com vistas a proporcionar maior inclusão social;

II - a adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - a garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

Art. 16. Com vistas a atingir o objetivo estratégico de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I – a requalificação do eixo viário estrutural de acesso ao centro tradicional e sua integração à Via Alternativa, de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos na área peninsular;

II – a Consolidação e a requalificação da Via Alternativa conectando a porção continental com os bairros da península;

III– elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados a um plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos.

Seção III
Dos Instrumentos de Gestão

Art. 17. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

I - adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;

II - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

III – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados;

IV – implantação de estacionamentos dissuasórios;

V– controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI– monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias, em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VII–implantação de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VIII – implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público.

CAPÍTULO IV
Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 18. O Sistema de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade e considera a sazonalidade da demanda devido às características de funcionamento das atividades turísticas.

§ 1º São os meios de transporte urbanos:

I – motorizados; e

II – não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II – quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:

a) público; e

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - terminais rodoviários;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações;

VII–instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I
Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 19. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I – consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

II – implantação de Terminal Rodoviário, integrado a um Sistema de Transporte Público e a um Plano de Estacionamentos para a acolhida de automóveis;

III – criação de um Circuito de Trilhas, com os objetivos de:

a) equipar o Município para utilização do produto turístico ecoturismo ou turismo de aventura;

b) garantir o acesso público às áreas de grande beleza cênica;

c) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de controle ambiental das áreas de preservação do Município;

IV – elaboração de um Plano Diretor Cicloviário;

V – criação de uma rede de calçadas conectando os principais pólos geradores de deslocamentos do Município.

Art. 20. As diretrizes estabelecidas no art. 19, desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - implantação de um eixo principal de acesso, iniciado no Bairro da Rasa, passando pelo Bairro São José, seguindo pela Avenida José Bento Ribeiro Dantas, Estrada da Usina até o Bairro de João Fernandes.

II – consolidação e requalificação da Via Alternativa servindo de eixo de interligação entre os Bairros Tucuns, Capão, Cem Braças, Geribá, Manguinhos, Ferradura e Centro;

III – implantação do Terminal Rodoviário no Bairro São José, integrado ao Sistema de Transporte Público, e de um sistema tarifário vinculado a um Plano de Estacionamentos;

IV – revitalização e readequação da atual RJ-102, como via de bairro, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado, no trecho entre o Alto da Rasa e a atual Avenida José Bento Ribeiro Dantas;

V – criação de uma nova opção de acesso ao Município de Búzios a partir da RJ-106;

VI– criação de malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;

VII– oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais, e estabelecimento de áreas exclusivas para pedestres no Centro da Cidade, de acordo com projeto de requalificação da área central;

VIII - melhoria do acesso às praias, mediante redimensionamento e tratamento paisagístico adequado, possibilitando a prestação de serviços essenciais como os de socorro e de salvamento;

IX - criação de um circuito de trilhas com as seguintes características:

a) prever o desenvolvimento e a manutenção de um Programa de Trilhas para o Ecoturismo ou Turismo de Aventura, dando ao caminhante ou excursionista uma visão geral do Município, ao invés de concentrar a visitação em uma pequena área;

b) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de fiscalização das Áreas de Proteção Ambiental para a preservação do patrimônio natural e paisagístico de Búzios;

X – instituição de nomenclatura oficial de vias de circulação e dos logradouros, dotando-os de placas padronizadas;

XI– elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;

XII– implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas;

XIII – criação de um sistema de compartilhamento público de bicicletas;

XIV – criação de um programa de acessibilidade universal nas praias de Geribá e da Rasa.

Seção II
Do Transporte de Cargas

Art. 21. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I – restrição de acesso de veículos de grande porte na parcela peninsular do Município;

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III
Do Transporte Público Coletivo

Art. 22. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 23. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 24. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo.

VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 25. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II – promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III – promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e

IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV
Do Transporte Público Individual

Art. 26. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Seção V
Do Transporte Não Motorizado

Art. 27. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 28. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Diretor Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 29. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente os equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praias, às praças e aos parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 30. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II – a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;

III – a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 31. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 32. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 33. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I – ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II – calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III – faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV– iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V– equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 34. São deveres dos pedestres:

I – andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II – atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III – quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV – ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

V – não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VI – obedecer à sinalização de trânsito.

CAPÍTULO V
Monitoramento, Avaliaçãoe Revisão Periódicas Do Planmob-Búzios
Seção I
Do Monitoramento e da Avaliação do PlanMob-Búzios

Art. 35. Deverá ser instituído por lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do PlanMob-Búzios, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Seção II
Da Revisão do PlanMob-Búzios

Art. 36. O PlanMob-Búzios, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 (dez) anos, contados da data de sua publicação.

Art. 37. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art.38. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO VI
Disposições Finais e Transitórias

Art.39. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Armação dos Búzios, 13 de abril de 2015.

ANDRÉ GRANADO NOGUEIRA DA GAMA
Prefeito