

**Continuação**

XII – incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público e privado urbano, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e da poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes, tais como gás natural veicular, híbridos ou energia elétrica;

XIII – promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;

XIV – elaborar políticas de uso e ocupação do solo seguindo as diretrizes de desenvolvimento orientado ao transporte sustentável e priorização da requalificação urbana da área central de Niterói com estímulo ao uso residencial, em especial o de interesse social;

XV – implantar uma política de restrição ao estacionamento em via pública, considerando os impactos negativos sobre a mobilidade e a qualidade do espaço urbano construído, estabelecendo instrumentos de controle da oferta de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas, inclusive para operação da atividade de compartilhamento de vagas;

XVI – promover a requalificação dos espaços públicos, incentivando a mobilidade não motorizada por meio da inserção de espaços públicos adequados à locomoção a pé, por bicicleta, e outros modos não motorizados em todas as áreas da cidade, com ampliação da rede cicloviária, requalificação dos passeios com atendimento das normas de acessibilidade e segurança vigentes, fomento da arborização urbana e de acordo com as especificidades locais;

XVII – articular e adequar o mobiliário urbano novo e existente à rede de transporte público coletivo, bem como buscar soluções tecnológicas para a melhoria do trânsito, tais como semáforos inteligentes, para garantir a fluidez viária;

XVIII – aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos de deslocamento;

XIX – promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana, garantindo a participação social e democrática de forma a promover uma cidade mais inclusiva, especialmente dos usuários do transporte coletivo;

XX – aprimorar as estratégias e projetos existentes de educação e de conscientização do trânsito; inclusive nas escolas, nas ruas e nas empresas de transporte;

XXI – incentivar a utilização de veículos motorizados movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a poluição sonora, os gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes;

XXII – promover o transporte de passageiros e cargas por meio do sistema hidroviário;

XXIII – implantar dispositivos de redução da velocidade e pacificação de tráfego nas vias locais, especialmente nas zonas residenciais;

XXIV – evitar o tráfego de passagem nas vias locais em zonas exclusivamente residenciais;

XXV – aprimorar as ações de fiscalização, com atenção ao pedestre e priorizando as novas modalidades de transporte não motorizados, monitorando os acidentes e divulgando os resultados;

XXVI – Garantir a acessibilidade segura e autonomia das pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

XXVII – promover a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade aos equipamentos e serviços públicos, priorizando ações direcionadas ao sistema de transporte público, entendido como abrigos, terminais, veículos, serviços ou comunicação específica;

XXVIII – promover a eliminação de barreiras que limitam ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança e autonomia nos espaços de uso público, além de ações de urbanização de vias, calçadas, vias cicláveis, rebaixamento de guias e sarjetas nas travessias e cruzamentos, implantação de piso tátil, priorizando os ciclistas, pedestres e em especial as pessoas com deficiência e ou com restrição de mobilidade;

XXIX – acessibilidade nas praças, praias, vias públicas, loteamentos e espaços urbanos em geral, tanto nos planos e projetos de iniciativa privada como do Poder Público;

XXX – promover a integração entre os diversos órgãos e concessionárias públicas, quanto à execução e planejamento de obras, evitando danos aos espaços públicos que possam prejudicar a acessibilidade.

**Seção I****Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável**

Art. 215. Fica o Executivo encarregado de elaborar e encaminhar para o Poder Legislativo, o Projeto de Lei contendo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, de acordo com o prazo estabelecido pela Lei Federal 12.257 e determinações estabelecidas pela legislação federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como dos objetivos e diretrizes do art. 214 desta Lei.

§ 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, cuja elaboração é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade, deverá ser elaborado de forma participativa e conter, no mínimo:

I – análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e suas conexões entre bairros e com os municípios da região metropolitana a fim de identificar os diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, demográficas, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas;

II – ações para a ampliação e aprimoramento do sistema de transporte público coletivo no Município, considerando todos os seus componentes, como infraestrutura viária, terminais e estações, sistemas de monitoramento remoto, material rodante, entre outros;

III – modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais, como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos, buscando uma maior integração metropolitana;

IV – programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais e implantação de estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo, o compartilhamento de automóveis, as centralidades urbanas e as rodovias;

V – estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda;

VI – ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo, com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações;

VII – intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades;

VIII – sistema de monitoramento integrado e remoto dos componentes do Sistema de Mobilidade;

IX – estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga;

X – estratégias para a configuração do sistema de circulação de transporte coletivo privado rotineiro e não rotineiro de passageiros no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte coletivo privado de passageiros;

XI – intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;

XII – ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte.

§ 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável deverá incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis.

§ 3º Para garantir os recursos necessários para investir na implantação da rede estrutural de transporte coletivo, prevista neste Plano Diretor, o Executivo deve incluir estudos visando obter fontes alternativas de receita.

**Seção II****Do Sistema de Circulação de Pedestres**

Art. 216. O Sistema de Circulação de Pedestres é definido como o conjunto de vias e estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres.

Art. 217. São componentes do Sistema de Circulação de Pedestres:

- I – calçadas;
- II – vias de pedestres (calçadões);
- III – faixas de pedestres e lomboboixas;
- IV – transposições e passarelas;
- V – sinalização específica.

Art. 218. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:

I – melhoria do acesso e do deslocamento de qualquer pessoa com autonomia e segurança pelos componentes do Sistema de Circulação de Pedestres;

II – integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas, faixas de pedestre, transposições e passarelas, visando ao pleno acesso do pedestre ao transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais;

III – ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;

IV – redução de quedas e acidentes relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

V – padronização e readequação dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VI – integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.

Art. 219. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Circulação de Pedestres devem ser orientados segundo os seguintes objetivos:

I – priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadões existentes, em especial os situados nas rotas estratégicas, adequando-os para o atendimento da legislação existente;

II – implantar travessias em nível em vias que não permitem interrupção de tráfego de veículos motorizados, garantindo a segurança e o conforto do pedestre;

III – integrar sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modos de transporte, calçadas, faixas de pedestre, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;

IV – adaptar as calçadas e os outros componentes do sistema às necessidades das pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida;

V – instituir órgão responsável pela formulação e implementação de programas e ações para o Sistema de Circulação de Pedestres;

VI – utilizar o modelo de desenho universal para a execução das políticas de transporte não motorizado;

VII – eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, sobretudo de crianças e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

VIII – aumentar o tempo semafórico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

IX – priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modos de transportes, especialmente em vias não estruturais;

X – garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade, especialmente em vias não estruturais.

**Seção III****Da Acessibilidade Universal**

Art. 220. A acessibilidade universal é diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade.

Parágrafo único. Por acessibilidade universal ao Sistema de Mobilidade entende-se a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos sistemas que compõem o Sistema de Mobilidade por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 221. A rede semafórica destinada à travessia de pedestres deve incorporar gradualmente dispositivos para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possa atravessar pela faixa de pedestres, com autonomia e segurança, de acordo com a legislação aplicável.

Art. 222. Calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender à mobilidade inclusiva, visando a sua autonomia, conforme normas técnicas regulamentares pertinentes.

Parágrafo único. O Executivo deverá elaborar plano de adequação, recuperação e manutenção de passeios públicos.

**Seção IV****Do Sistema Viário**

Art. 223. O Sistema Viário é definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e cargas.

Art. 224. São componentes do Sistema Viário:

§ 1º As vias estruturais são classificadas em 3 (três) níveis:

I – as vias de nível 1 são aquelas utilizadas como ligação entre o Município de Niterói, os demais municípios do Estado do Rio de Janeiro e demais Estados da Federação;

II – as vias de nível 2 são aquelas não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação entre os municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e com as vias de nível 1;

III – as vias de nível 3 são aquelas não incluídas nos níveis anteriores utilizadas como ligação entre bairros e centralidades do Município de Niterói.

§ 2º As vias não estruturais, classificadas como:

I – coletoras, com função de ligação entre as vias locais e as vias estruturais;

II – locais, com função predominante de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros, não classificadas como coletoras ou estruturais;

III – ciclovias;

IV – de circulação de pedestres.

§ 3º A circulação de ciclistas não deverá sofrer restrição em virtude da classificação do viário.

Art. 225. Os proprietários de imóveis localizados na Macrozona de Estruturação e Qualificação do Ambiente Urbano poderão propor o alargamento da via, no mínimo ao longo de uma quadra, doando a parcela de seus lotes à Municipalidade e arcando com todas as despesas relativas ao alargamento da via.

§ 1º A proposta de alargamento deverá ser analisada e aprovada pelo órgão técnico responsável, que estabelecerá os parâmetros, as especificações técnicas para sua execução e autorizará o início das obras.

§ 2º Executada a obra de alargamento e verificada e aceita sua execução pelo órgão responsável, poderão ser feitas as doações das parcelas de cada lote à Municipalidade.

Art. 226. O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

I – a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo privado nas vias;

II – o serviço de táxis;

III – os serviços de motofrete e propostas para a circulação segura de motocicletas;

IV – a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;

V – as diretrizes e regras para o compartilhamento e estacionamento de bicicletas;

VI – a circulação e a presença de resíduos e cargas perigosas;

VII – a utilização e a manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres;

VIII – a instalação de mobiliário urbano nos passeios públicos e vias de pedestre;

IX – a realização de atividades e a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego, por transporte coletivo ou individual, de pessoas ou de cargas.