

# 1. Minuta do anteprojeto de Lei do Plano de Mobilidade

## 1.1 PROJETO DE LEI N.º ..... DE .... DE ..... DE 2023.

*Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Maricá, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município e dá outras providências.*

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARICÁ, ESTADO DO RIO DE JANEIRO, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte, LEI:

### 1.1.1 TÍTULO I - DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

#### 1.1.1.1 CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá.

**Parágrafo único** - Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

**Art. 2º** - Para fins dessa lei, entende-se por:

- I. **ACESSIBILIDADE:** possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.
- II. **ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL:** facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- III. **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado.
- IV. **CALÇADA:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.

- V. CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- VI. CICLORROTAS OU VIA COMPARTILHADA: trecho compartilhado com os demais veículos, sem segregação, em complementação às ciclovias e ciclofaixas.
- VII. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.
- VIII. DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins.
- IX. DOTS- DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL: metodologia de planejamento de transportes integrado ao desenvolvimento urbano.
- X. FAIXA ou VIA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para os últimos.
- XI. HIERARQUIA VIÁRIA: classificação das vias municipais, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar;
- XII. INFRAESTRUTURA - vias e demais logradouros públicos; estacionamentos; terminais e estações; pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações.
- XIII. LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;
- XIV. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins.
- XV. 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.
- XVI. MOBILIDADE COMO SERVIÇO (Mobility as a Service – MaaS): modelo de oferta, gestão e integração de modos e serviços de transportes com

utilização de plataforma digital de programação e pagamento de viagens, permitindo composição de trajetos, modais e formas de pagamento.

- XVII. MOBILIDADE CORPORATIVA: estratégias adotadas pelas empresas para reduzir a necessidade de viagens individuais motorizadas DE SEUS EMPREGADOS,
- XVIII. MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores.
- XIX. MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.
- XX. PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
- XXI. POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA - organização e coordenação dos componentes do sistema de mobilidade urbana de forma a cumprir os princípios e atingir os objetivos definidos.
- XXII. RUAS COMPLETAS: soluções de desenho urbano para atendimento aos diversos tipos de usuários de uma via com segurança e com prioridade para os modos não motorizados.
- XXIII. SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;
- XXIV. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público ou mediante política de Tarifa Zero Municipal;
- XXV. TRANSPORTE URBANO - modos motorizados e não motorizados de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada.
- XXVI. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXVII. VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos;

XXVIII. VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.

**Art. 3º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

**Art. 4º** - São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá:

- I. Lei Federal 10.257/2001, Estatuto da Cidade;
- II. Lei federal 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução CONTRAN 514/2014 que institui a Política Nacional de Trânsito;
- III. Lei Federal 10.098/2000, Lei da acessibilidade e Decreto 5.296/2004 que a regulamenta;
- IV. Lei federal 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;
- V. Norma Brasileira NBR 9050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes;

**Art. 5º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá é componente da política municipal de desenvolvimento urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal.

#### **1.1.1.2 CAPÍTULO II – DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 6º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá, se fundamenta nos seguintes princípios:

- I. sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;
- II. inclusão social;
- III. acessibilidade universal nas dimensões física e tarifária;
- IV. segurança nos deslocamentos e preservação da vida;
- V. gestão democrática e controle social;
- VI. fomento à pesquisa e estímulo à inovação.

**Art. 7º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá atende aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, da Agenda 2030 da organização das Nações Unidas – ONU, em especial:

- I. assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.
- II. tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;
- III. tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

**Art. 8º** - São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá:

- I. contribuir para a construção de uma cidade com oportunidades equânimes;
- II. possibilitar uma maior democratização do espaço viário;
- III. inibir a produção excessiva de gases tóxicos nos deslocamentos;
- IV. integrar a política de mobilidade com a política de desenvolvimento urbano;
- V. priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;
- VI. priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- VII. fomentar a acessibilidade universal em todo território de Maricá;
- VIII. garantir a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IX. garantir a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- X. garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas com maior democratização do espaço viário;
- XI. garantir a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- XII. garantir a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- XIII. garantir o direito ao conforto e a paisagem nos espaços de mobilidade; promover a melhoria da mobilidade de pessoas e cargas no município, considerando sua dimensão metropolitana;
- XIV. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

**Art. 9º** - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maricá será implementada segundo as diretrizes:

- I. integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo em âmbito municipal e metropolitano;
- II. priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III. equidade no uso do sistema viário;
- IV. integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- V. garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade e a universalidade do serviço;
- VI. incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

## **1.1.2 TÍTULO II - DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 10** - O Plano de Mobilidade Urbana de Maricá - PlaMob Maricá é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como objetivos gerais:

- I. orientar as ações do município no que se refere aos modos, serviços e infraestruturas da mobilidade em seu território;
- II. nortear os investimentos públicos e privados na mobilidade urbana;
- III. promover a melhoria contínua das infraestruturas, dos serviços, dos equipamentos e das instalações da mobilidade urbana;
- IV. ampliar a participação do transporte coletivo e dos modos não motorizados no total de deslocamentos, promovendo uma divisão modal equilibrada e sustentável.

**Art. 11** - O PlaMob Maricá está estruturado nos seguintes eixos:

- I. Mobilidade a pé: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por pedestres e o espaço a eles destinado;
- II. Mobilidade por bicicleta: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por ciclistas e suas demandas espaciais;
- III. Transporte de Passageiros: abrange o conjunto de deslocamentos realizados através dos serviços de transporte, em especial o transporte público coletivo;

- IV. Logística urbana: abrange o transporte de cargas e sua organização no meio urbano;
- V. Espaço e circulação: abrange as questões relativas à configuração e organização do sistema viário;
- VI. Segurança e educação para o trânsito: abrange as ações para a redução de acidentes e formação de comportamento seguro;
- VII. Gestão da mobilidade: abrange os aspectos de governança voltados à mobilidade no município.

### 1.1.2.1 CAPÍTULO I – MOBILIDADE A PÉ

**Art. 12** - O Eixo Mobilidade a pé tem como objetivos:

- I. ampliar o percentual dos deslocamentos pelo modo a pé em relação ao total de deslocamentos;
- II. garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos a pé;
- III. proporcionar a acessibilidade universal nas calçadas e travessias.

**Art. 13** - São programas do Eixo Mobilidade a pé:

- I. Programa de regularização e qualificação de calçadas;
- II. Programa de tratamento de travessias.

**Art. 14** - No desenvolvimento dos programas e ações serão observados os seguintes preceitos:

- I. a garantia de infraestrutura de rotas acessíveis, contínuas, sinalizadas e seguras, incluindo a iluminação pública e a arborização;
- II. a construção, manutenção e uso das calçadas de acordo com a Lei Federal 13.146 de 6 de julho de 2015 e com a Norma Regulamentadora Municipal;
- III. as travessias e interseções de vias serão providas de:
  - a) ausência de obstáculos à acessibilidade e à visibilidade;
  - b) rampas de acessibilidade ou continuidade de nível, no caso de faixas elevadas de travessia, de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro-CTB e da Norma Regulamentadora Municipal;

- c) sinalização horizontal e vertical de acordo com as definições do CONTRAN;
- d) semáforos, com tempos e focos destinados aos pedestres e sinalização sonora adequada aos deficientes visuais.

**Art. 15** - O Poder Executivo definirá:

- I. os padrões para a construção e manutenção das calçadas;
- II. as calçadas prioritárias para regularização, podendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação destas, permanecendo as responsabilidades do proprietário do imóvel.
- III. as ações de fiscalização de adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

**Art. 16** – O Município poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

**Art. 17** - A aprovação de projetos, o habite-se e o licenciamento de atividades ficam condicionados à regularização das calçadas pelo proprietário, conforme padrão estabelecido pelo Poder Executivo.

#### **1.1.2.2 CAPÍTULO II – MOBILIDADE POR BICICLETA**

**Art. 18** - O Eixo Mobilidade por bicicleta tem como objetivos:

- I. ampliar o percentual dos deslocamentos por bicicleta em relação ao total de deslocamentos;
- II. consolidar a bicicleta como um modo de deslocamento no município;
- III. garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos por bicicleta;
- IV. ampliar, complementar e melhorar a infraestrutura voltada para os ciclistas;
- V. integrar a bicicleta com os outros modos de deslocamento;
- VI. promover acessibilidade aos deslocamentos de bicicleta através de uso compartilhado.

**Art. 19** – São programas do Eixo Mobilidade por bicicleta:

- I. Programa de consolidação de infraestrutura urbana e incentivos sociais para ciclistas

**Art. 20** - O sistema cicloviário do Município de Maricá se comporá de:

- I. rotas contínuas de vias cicláveis compostas por ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas ou ciclorrotas, compondo a Rede Cicloviária Municipal;
- II. paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos;
- III. integração com o transporte coletivo e outros modos de deslocamento.

**§ 1º.** O Município deverá definir por decreto a Rede Cicloviária a ser implantada no sistema viário municipal.

**Art. 21** – No desenvolvimento dos programas e ações deverão ser observados:

- I. as dimensões mínimas definidas no Manual Brasileiro de Sinalização – Volume VIII – Sinalização Cicloviária do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;
- II. o pavimento regular, impermeável e antiderrapante;
- III. a redução das interferências e conflitos com o tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;
- IV. a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

**Art. 22** – O município deverá:

- I. avaliar a viabilidade de construir rotas cicloviárias intermunicipais;
- II. ampliar o sistema de bicicletas compartilhadas;
- III. adequar a frota do transporte coletivo para comportar o embarque de, no mínimo, uma bicicleta por ônibus;
- IV. implantar paraciclos e bicicletários em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços;
- V. incentivar à iniciativa privada ou avaliar a viabilidade de capacidade pública para disponibilização de seguro popular para roubos, furtos, falhas mecânicas e acidentes.
- VI. tratar cruzamentos de vias com maior índice de acidentes com as rotas cicláveis;
- VII. melhorar a sinalização e pavimento nas ciclovias e ciclofaixas existentes;

- VIII. criar Plano Permanente de Manutenção da Rota Ciclável;
- IX. ampliar as ciclofaixas/ciclovias na orla;
- X. implantar focos para ciclistas nas interseções semaforizadas;
- XI. estudar a inclusão de bicicletas elétricas, no sistema de bicicletas compartilhadas;
- XII. criar áreas com velocidade máxima de 30 Km/h (Zona 30);
- XIII. implantar pontos de apoio ao ciclista ao longo das ciclovias;
- XIV. criar programas de educação para garantir uma convivência harmônica com outros modos.

### **1.1.2.3 CAPÍTULO III – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

**Art. 23** - O Eixo Transporte de passageiros tem como objetivos em relação ao transporte público coletivo:

- I. ampliar o percentual dos deslocamentos pelo transporte público coletivo em relação ao total de deslocamentos;
- II. priorizar a circulação do transporte público coletivo no sistema viário, reduzindo os tempos de viagem;
- III. ampliar o serviço e melhorar a qualidade, o conforto, a confiabilidade e a acessibilidade e a segurança dos deslocamentos por transporte público coletivo;
- IV. promover a manutenção da acessibilidade financeira ao serviço de transporte coletivo através da a tarifa zero;
- V. melhorar a satisfação dos usuários do transporte público coletivo.

**Art. 24** – São programas do Eixo Transporte de passageiros:

- I. Programa de aprimoramento do transporte público coletivo;
- II. Programa de aprimoramento dos serviços de complementares de transportes de passageiros;
- III. Programa multisetorial de mobilidade e turismo;

**Art. 25** – No desenvolvimento dos programas e ações devem ser observados os seguintes preceitos:

- I. o Sistema de Transporte Coletivo de Maricá deve integrar os distritos entre si e internamento, incluindo as áreas rurais.
- II. Demarcação dos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo, garantindo:

- a) sinalização, iluminação e informações adequadas;
  - b) abrigos e calçamento no entorno dos pontos de embarque.
- III. acessibilidade universal, em conformidade com a Lei Nº 13.146/2015 e a Norma Regulamentadora Municipal;
  - IV. disponibilização de sistema de atendimento às reclamações dos usuários e de informações sobre itinerários e horários das linhas, através de múltiplas formas, incluindo aplicativo para disponibilização de informações em tempo real aos usuários do transporte coletivo e demais serviços de transporte.

**Parágrafo único.** O padrão dos pontos de embarque e desembarque deve ser definido pelo Poder Executivo e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

**Art. 26** – O Poder Executivo avaliará as seguintes medidas:

- I. reestruturação da rede com linhas circulares e perimetrais;
- II. reprogramação operacional em dias úteis, sábados e domingos;
- III. implantação de faixas e corredores exclusivos nas vias com maior circulação de linhas do transporte coletivo para redução dos tempos de viagem;
- IV. implantação de rede tronco alimentada;
- V. mecanismos para a integração modal com os demais modos;
- VI. implantação de serviço de transporte público coletivo sob demanda;
- VII. realização de estudos para implantação de nova rodoviária fora do centro;
- VIII. demarcação e padronização dos pontos de embarque e desembarque adequando-os para garantir acessibilidade universal;
- IX. realização de estudos para implantação de VLT no município;
- X. qualificação da frota promovendo acessibilidade universal e descarbonização;
- XI. aprimoramento da tecnologia de controle e gestão operacional.
- XII. revisão dos regulamentos de táxi e mototáxi;
- XIII. criação de serviço exclusivo de táxi para transporte individual porta a porta no aplicativo municipal de transporte multimodal;
- XIV. demarcação de pontos de táxi junto a equipamentos de uso coletivo;
- XV. criação de política de incentivo a renovação da frota de táxi, mototáxi e escolar;

- XVI. revisão da política tarifária de táxi;
- XVII. elaboração estudo para seleção de número limitado de mototaxistas por área do município incentivando a alimentação do transporte coletivo;
- XVIII. criação de modalidade de serviço específica de transporte porta a porta por agendamento prévio para atendimento a pessoas com deficiência pelo transporte complementar por vans;
- XIX. oferta do serviço no aplicativo municipal exclusivamente na modalidade compartilhada para alimentação das linhas troncais de transporte público coletivo;
- XX. estudar formar de fomentar a sustentabilidade financeira dos escolares;
- XXI. elaborar estudo de viabilidade para transporte hidroviário turístico;
- XXII. tratar, sinalizar e promover o acesso a trilhas;
- XXIII. mapear e sinalizar as rotas ciclísticas turísticas.

**Art. 27** – Serão elaborados estudos para substituição das fontes de energia não renováveis no sistema de transporte coletivo, priorizando a descarbonização da frota.

**Art. 28** – No planejamento do transporte coletivo serão incorporados os preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS como estratégia de desenvolvimento urbano:

- I. promover o adensamento urbano ao longo dos corredores do transporte coletivo;
- II. promover uso do solo misto, aproximando as funções de moradia, serviços, emprego e lazer, principalmente ao longo dos corredores de transporte coletivo;
- III. atuar contra a ociosidade de imóveis e terrenos adjacentes ou próximos às rotas de transporte coletivo;
- IV. promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda dos moradores;
- V. incentivar centralidades e fachadas ativas que confirmam atratividade à rua, contribuindo para a movimentação de pessoas e, consequentemente, a segurança pública;
- VI. adotar medidas de desestímulo ao transporte individual motorizado e incentivo ao transporte ativo;
- VII. promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda.

#### 1.1.2.4 CAPÍTULO IV – LOGÍSTICA URBANA

**Art. 30** - O Eixo Logística urbana tem como objetivos:

- I. racionalizar a distribuição de cargas urbanas;
- II. reduzir os impactos negativos do transporte de cargas no meio urbano;
- III. garantir a segurança e a eficiência nas operações de cargas urbanas.

**Art. 31** - São programas do Eixo Logística urbana:

- I. Programa de disciplinamento do transporte de cargas e mercadorias;

**Art. 32** – No desenvolvimento dos programas e ações serão consideradas medidas para:

- I. induzir do uso logístico nas áreas lindeiras às Rodovia;
- II. elaborar Estudo de Viabilidade de ligação ferroviária entre o Porto e os polos industriais, integrando com o futuro ramal da FCA;
- III. inibir a implantação de grandes plantas fabris em áreas internas à mancha urbana;
- IV. exigir a internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e para aprovação de projetos de novos empreendimentos;
- V. organizar e disciplinar o tráfego e estacionamento de carga no município, considerando como possibilidades:
  - a) estabelecer critérios de acordo com a demanda e padrão de sinalização para a implantação de vagas destinadas às operações de carga e descarga;
  - b) avaliar a criação de área com restrição de veículos de grande porte nas vias urbanas;

#### 1.1.2.5 CAPÍTULO V – ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

**Art. 33** - O Eixo Espaço e circulação tem como objetivos:

- I. reduzir a participação relativa do transporte individual motorizado no número total de viagens;
- II. desenvolver espaços de circulação adequados à priorização dos modos não motorizados e coletivos;

- III. ampliar a utilização de sistemas inteligentes para gestão e fiscalização do trânsito;
- IV. promover a equidade no uso do sistema viário;
- V. promover o espaço público amigável e sustentável;

**Art. 34** – São programas do Eixo Espaço e circulação:

- I. Programa de complementação e qualificação do sistema viário;
- II. Programa de otimização da circulação;
- III. Programa de disciplinamento do uso do automóvel e motocicleta particular;
- IV. Programa de requalificação do espaço urbano.

**Art. 35** - O sistema viário municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

- I. Vias locais;
- II. Vias coletoras;
- III. Vias arteriais secundárias;
- IV. Vias arteriais primárias;
- V. Vias estruturantes

**Parágrafo único** - No Anexo I se encontra o mapa com a hierarquização viária do município.

**Art. 36** - O Poder Executivo estabelecerá em Lei as características geométricas das vias.

**Art. 37** - Serão considerados Polos Geradores de Tráfego os empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de deslocamentos de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária.

**Art. 38** - No processo de licenciamento de edificações e atividades classificadas como Polos Geradores de Tráfego, é condição prévia:

- I. o licenciamento urbanístico pelo Município;
- II. a aprovação do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;
- III. a mitigação ou compensação dos impactos previstos.

**Art. 39 - O Poder Executivo:**

- I. Estabelecerá, em até 90 (noventa) dias, os critérios para a definição dos empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego;
- II. Definirá o modelo e conteúdo do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;
- III. Estabelecerá o monitoramento após a implantação e funcionamento do empreendimento, podendo o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras;

**Art. 40 – Serão elaborados estudos e projetos para:**

- I. implementar Ruas Completas e Caminhos Verdes, contemplando:
  - a) as necessidades de pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, idosos e crianças, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e motoristas;
  - b) estímulo ao uso não residencial nos pavimentos no nível do logradouro em interface com a calçada, promovendo a fachada ativa;
  - c) incentivo a aberturas de passagens peatonais nos meios de quadra por empreendimentos comerciais, no estilo galeria;
  - d) conexão de praças e parques;
  - e) seleção de ruas de interesse social de permanência e convivência para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana;
- II. implantar de obras viárias para a melhoria e complementação da articulação viária do município;
- III. reestruturar a circulação na área central, privilegiando os modos não motorizados e o transporte coletivo;
- IV. limitar o acesso de veículos a bairros, vias e/ou áreas da cidade aumentando a área para lazer com segurança;  
aprimorar e intensificar a fiscalização dos veículos, especialmente quanto à velocidade.

**Art. 41 – Deverá ser elaborado plano de ações para a ampliação e modernização da sinalização semafórica, considerando:**

- I. a expansão da abrangência do sistema centralizado de controle de semáforos;
- II. as alterações de circulação para maior eficiência dos semáforos, redistribuindo os tempos semafóricos para atendimento adequado aos pedestres, ciclistas e transporte coletivo preferencialmente e aos demais fluxos veiculares;
- III. criação de foco semafórico para ciclistas e pedestres;

**Art. 42** – O Poder Executivo estabelecerá a política de estacionamentos públicos, avaliando a implantação das seguintes medidas:

- I. ampliação do sistema de estacionamento rotativo e revisão dos tempos de permanência, considerando as demandas locais, o tipo de uso do solo, o grau de rotatividade no uso das vagas;
- II. estabelecimento de política de preço de forma a desestimular o uso do transporte individual motorizado;
- III. instituição de taxa por veículo nos estacionamentos privados, revertida à fiscalização e transporte público coletivo;
- IV. implantação de vagas exclusivas para carga e descarga, veículos oficiais ambulâncias e outros usos;
- V. investimento na informatização do estacionamento rotativo;
- VI. estudo de viabilidade de integração modal do rotativo com o transporte público coletivo.

**Art. 43** Para atendimento e estímulo à utilização de carros elétricos, ou outras tecnologias sustentáveis, o município deverá prever ações como:

- I. incentivar ou estudar a criação de sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte, com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados;
- II. incentivar ou estudar a criação de vagas exclusivas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados;
- III. incluir no código de obras a previsão de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo;
- IV. planejar a substituição gradativa dos veículos dos sistemas táxi e transporte coletivo por frota descarbonizada ou híbrida em prazo exequível;
- V. substituir gradativamente a frota da Prefeitura Municipal por veículos elétricos.

### 1.1.2.6 CAPÍTULO VI – SEGURANÇA E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

**Art. 44** - O Eixo Segurança e Educação para o trânsito tem como objetivos:

- I. reduzir a zero os acidentes e as vítimas do trânsito;
- II. promover de uma cultura voltada para a mobilidade sustentável;
- III. estimular o comportamento seguro na mobilidade urbana.

**Art. 45** – São programas do Eixo Segurança e Educação para o trânsito:

- I. Programa de segurança para o trânsito.
- II. Programa de educação para o trânsito.

**Art. 46** – São ações a serem consideradas para aumentar a segurança do trânsito:

- I. reduzir a velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60Km/h para 50Km/h;
- II. estipular a velocidade regulamentada nas vias locais para 30Km/h;
- III. aumentar o controle e a fiscalização das velocidades praticadas por meio de fiscalização eletrônica;
- IV. hierarquizar as vias por probabilidade de ocorrência de acidentes;
- V. estabelecer *Zonas 30*, definido áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h, com tratamento urbanístico que induza a prática de baixas velocidades.

**Art. 47** - O estabelecimento de um programa de educação para o trânsito considerará as seguintes ações, entre outras:

- I. estruturar uma política pública de educação para o trânsito;
- II. planejar e realizar campanhas temáticas de educação para o trânsito;
- III. planejar e implementar política educacional permanente de educação para o trânsito na rede de ensino pública e particular.

### 1.1.2.7 CAPÍTULO VII – GESTÃO DA MOBILIDADE

**Art. 48** – O Eixo Gestão da mobilidade tem como objetivos:

- VI. promover a integração da gestão da mobilidade
- VII. utilizar as tecnologias disponíveis para a eficiência e eficácia na gestão da mobilidade urbana;
- IV. incentivar ao aprimoramento técnico e tecnológico;
- V. promover a integração metropolitana;
- VI. promover a participação popular.

**Art. 49** – São programas do Eixo Gestão da mobilidade

- I. Programa de aprimoramento da gestão pública da mobilidade urbana.

**Art. 50** – :O Poder Executivo avaliará as seguintes medidas:

- I. estruturar a gestão da mobilidade urbana no entorno de um único órgão gestor;
- II. melhorar a articulação entre distintos temas que influenciam a mobilidade urbana;
- III. estabelecer uma política de contratação por concurso público e formação continuada;
- IV. otimizar a alocação dos recursos na mobilidade urbana de forma a proporcionar cenários sustentáveis independentemente de novos investimentos;
- V. realizar constante busca por convênios e parcerias que viabilizem a implantação de investimentos em infraestrutura;
- VI. padronizar os equipamentos e comunicação visual do sistema de mobilidade urbana;
- VII. criar Câmara Técnica de Mobilidade no Conselho das Cidades;
- VIII. elaborar plataforma única concentrando todos os serviços de mobilidade e facilitando as integrações modais, aplicando-se o conceito de *Mobilidade como Serviço*;
- IX. Realizar estudos Jurídicos com o Governo do Estado do RJ para estabelecer os níveis de responsabilidade na operação do Transporte Coletivo e do Sistema Viário.

**Art. 51** – A capacitação da gestão deverá prever entre outras ações, o treinamento das equipes municipais para aplicar as atividades de gestão e operação por meio das novas tecnologias.

**Art. 52** – As políticas institucionais devem se estruturar para:

- I. incentivar a Mobilidade Corporativa e solidária para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação, com a implantação de rota solidária;
- II. organizar fóruns de discussão para incluir associações e entidades do município no diálogo sobre a mobilidade urbana no contexto local;
- III. ampliar a articulação entre as esferas de governo incidentes sobre o território municipal;
- IV. estabelecer a lógica de formação e troca de experiências permanente entre as equipes municipais, metropolitanas e estadual, com a finalidade de fortalecer o gerenciamento dos sistemas de mobilidade nas respectivas escalas;

#### **1.1.2.8 CAPÍTULO VIII – SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA**

**Art. 53** - Constituem objetivos relativos ao monitoramento, à avaliação e à revisão do PlaMob Maricá:

- I. acompanhar a evolução da implementação das ações do Plano de Mobilidade;
- II. avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada programa;
- III. promover o planejamento continuado e a melhoria contínua da mobilidade urbana;
- IV. garantir a transparência das ações e dos programas, por meio da divulgação dos dados obtidos com o monitoramento e a avaliação;
- V. ampliar a divulgação de informações referentes à mobilidade urbana.

**Art. 54** - Para o atendimento dos objetivos estratégicos do PlaMob Maricá, serão estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo:

- I. Curto prazo: 2023 – 2025
- II. Médio prazo: 2026 – 2029
- III. Longo prazo: 2030 – 2033

**Art. 55** - O Poder Executivo viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do PlaMob, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

- I. Recursos do orçamento municipal; estadual e federal;
- II. Parcerias Público Privadas – PPP;

- III. Concessões onerosas;
- IV. Convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada;
- V. Financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais.

**Art. 56** - O monitoramento do PlaMob Maricá será realizado através de um conjunto e indicadores de desempenho, apurados anualmente pelo órgão municipal responsável pela política de mobilidade urbana e divulgados em página eletrônica.

**Art. 57** - O Observatório Municipal da Mobilidade Urbana será a instância formada pelo poder público e sociedade civil para o acompanhamento da implementação do plano de mobilidade e seus resultados, tendo como objetivos:

- I. definir, rever e produzir os indicadores para o monitoramento e avaliação do PlaMob;
- II. consolidar o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- III. permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre a mobilidade urbana municipal;
- IV. incentivar a produção de conhecimento sobre a realidade do município pelas universidades e instituições de pesquisa;
- V. auxiliar os gestores municipais na tomada de decisões e na definição de prioridades;
- VI. contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlaMob;
- VII. possibilitar a capacitação de agentes públicos e de organizações sociais quanto ao conhecimento e avaliação da realidade municipal;
- VIII. publicar o balanço anual dos indicadores e metas;
- IX. elaborar e aprovar seu Regimento Interno.

**Parágrafo único** – O Poder Executivo instituirá o Observatório Municipal da Mobilidade Urbana e definirá sua composição e funcionamento.

**Art. 58** - O PlaMob Maricá passará por revisões periódicas em período não superior a dez anos.

**§1º** As revisões periódicas serão precedidas de diagnóstico, contemplando a análise dos modos, serviços, equipamentos e infraestruturas da mobilidade urbana em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos.

§ 2º As revisões periódicas deverão contar com ampla participação da sociedade em Conferência Municipal.

### 1.1.3 TÍTULO III – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 59** - Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Maricá, o Poder Executivo deverá realizar, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da publicação desta Lei:

- I. o detalhamento dos programas e ações;
- II. a definição dos indicadores de desempenho;
- III. a publicação dos mapas de calçadas prioritárias e rede ciclável;
- IV. demais definições de sua responsabilidade previstas nesta lei.

**Art. 60** – São partes integrantes desta Lei:

- I. Anexo I – Mapa de Hierarquização Viária

**Art. 61** - A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## 1.2 Anexo I da Lei do Plano de Mobilidade – Mapa de Hierarquização Viária

MINUTA

## Mobilidade a pé

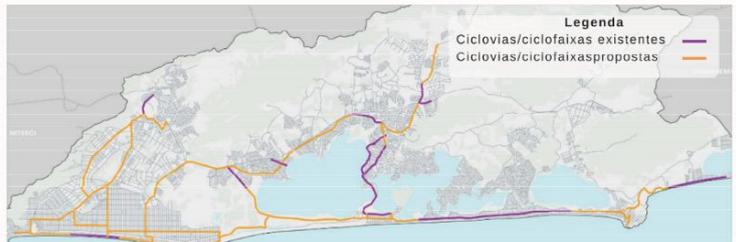
Rede de calçadas prioritárias a serem requalificadas pela prefeitura



- Regularização ampla: alvará, habite-se, etc.
- Iluminação
- Tratamento de Travessias
- Calçadas na orla
- Plano de arborização
- Redução de veículos nas centralidades: relativo

## Mobilidade por bicicleta

Rede cicloviária proposta conectando os trechos já existentes



Zonas 30



Ampliar as "vermelhinhas" e avaliar bikes e patinetes elétricos

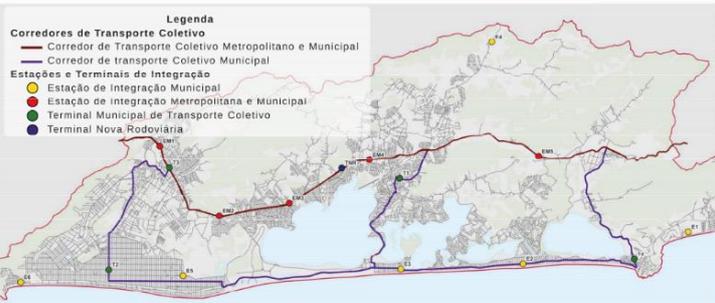


Local para bicicleta nos ônibus; paraciclos e bicicletários



## Transporte coletivo

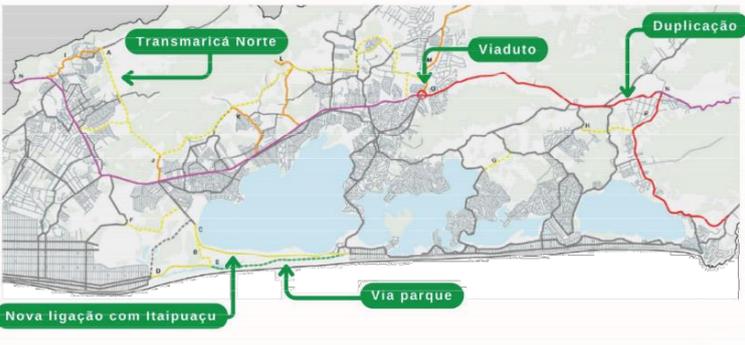
• Rede tronco alimentada com integração inter e intramunicipal



## Espaço e Circulação - TransMaricá Norte



## Espaço e Circulação - Destaques



## Caminhos Verdes



# 1. Minuta do anteprojeto Lei do Plano de Alinhamentos Viários

## 1.1 PROJETO DE LEI N.º ..... DE .... DE ..... DE 2023.

*Dispõe sobre o Plano de Alinhamentos Viários e dá outras providências.*

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARICÁ, ESTADO DO RIO DE JANEIRO, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte, LEI:

### 1.1.1 TÍTULO I – DO ALINHAMENTO VIÁRIO

**Art. 1º** - Fica instituído Plano de Alinhamento Viário de Maricá.

**Art. 2º** - A Hierarquização Viária do Município é aquela estabelecida na Lei que institui o Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

**Art. 3º** - A largura mínima para cada classe de via será a seguinte:

CLASSE DA VIA	LARGURA MÍNIMA (m)
Estruturante	52,20
Arterial Primária	34,60
Arterial Secundária	28,80
Coletora	19,70
Local	15,00

**Art. 4º** - Sempre que possível, deverão ser observadas as seguintes características geométricas da via:

Classe da via	Calçada (larguras mínimas em m)		Faixa de estacionamento <sup>(3)</sup> (dimensões em m)	Faixa de rolamento (m)	Ciclofaixa (largura em m)
	Faixa Livre (Passeio)	Faixa de serviço <sup>(2)</sup>			
Estruturante	2,90	0,70	2,00 (marginais)	3,50 e 3,00 (marginais)	1,50 unidirecional; 2,50 a 3,00 bidirecional
Arterial Primária	2,90	0,70	2,20	3,50	
Arterial Secundária	2,40	0,70	2,20	3,30	
Coletora	2,40	0,70	2,00	3,50	
Local	1,30	0,70	2,00	3,50	-

**Parágrafo único** – Sempre que possível, deverão ainda ser observadas as seções por classe de via estabelecidas no Anexo I desta lei.

**Art. 5º** - Os novos loteamentos deverão observar, obrigatoriamente, as normas desta lei para serem aprovados, inclusive as características estabelecidas no artigo 3º e seu parágrafo único, vez que nesses casos não há ainda limitação já consolidada.

**Art. 6º** - Nos locais já loteados, para garantir as larguras definidas nesta lei por classe de via, deverão ser previstos recuos de alinhamento, que consistem na manutenção de uma faixa não edificante de largura fixa ao longo do alinhamento do terreno destinada ao futuro alargamento da via.

**Art. 7º** - Nos locais onde já existem situações consolidadas com edificações lindeiras às vias na data de publicação desta lei, o Poder Executivo poderá estabelecer, excepcionalmente, larguras viárias inferiores ao padrão desta lei, preferencialmente propondo outras soluções de circulação como a implantação de binários de mão única.

**Art. 8º** - O Poder Executivo regulamentará para, no mínimo, as vias estruturantes, arteriais primárias, arteriais secundárias e coletoras do município, a forma de garantir o alinhamento viário adequado em cada caso, considerando as características de cada trecho.

**Art. 9º** - A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## 1.2 Anexo I da Lei do Plano de Alinhamentos Viários – Seções por classe viária

Figura 1 Seção Via Estruturante

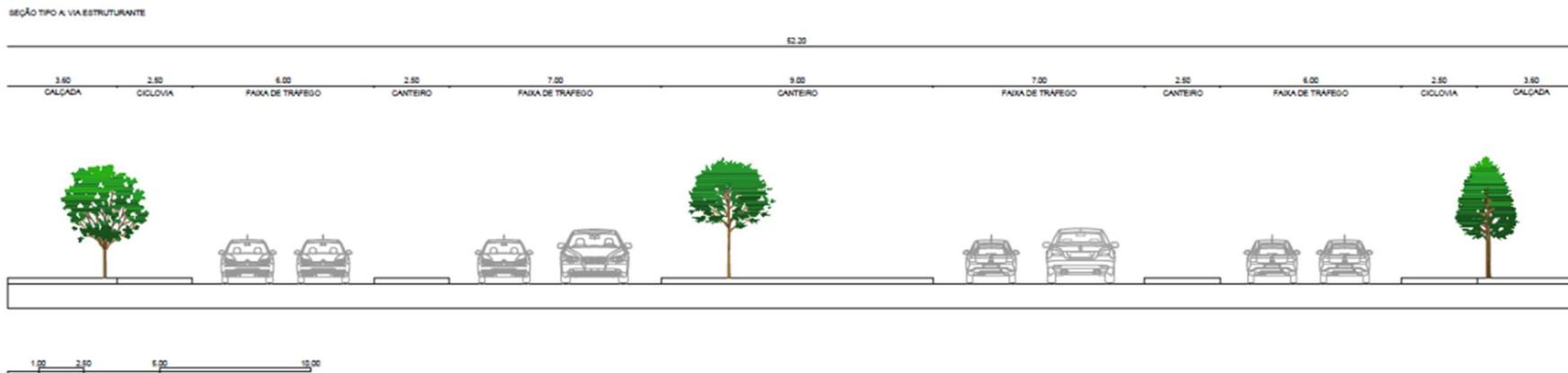
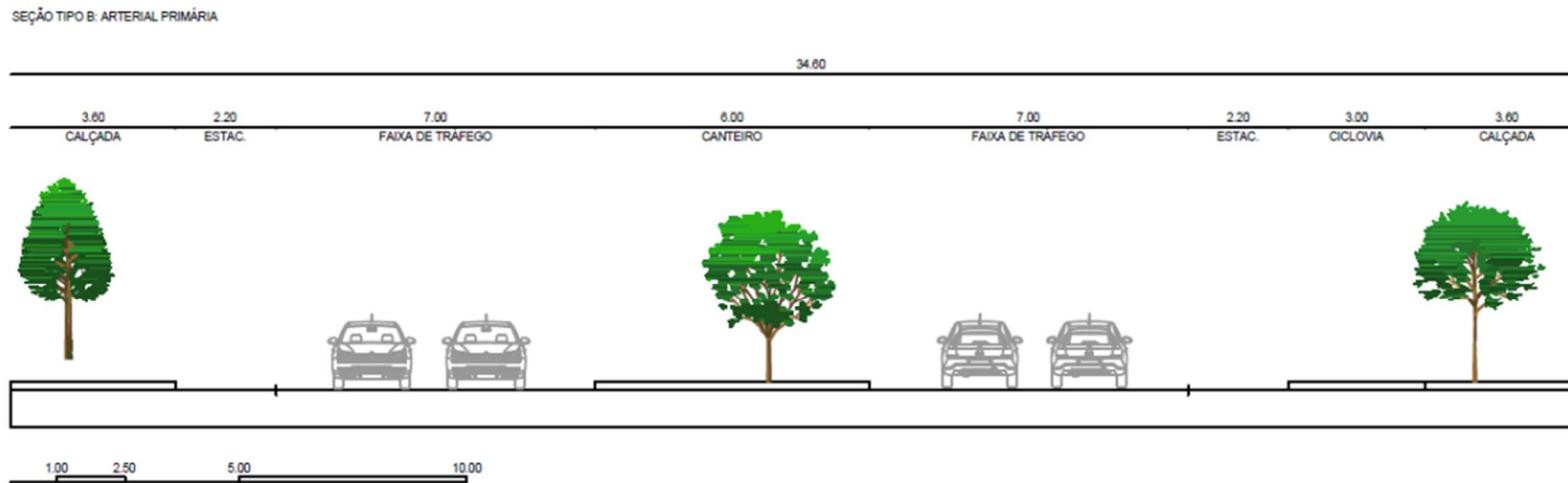
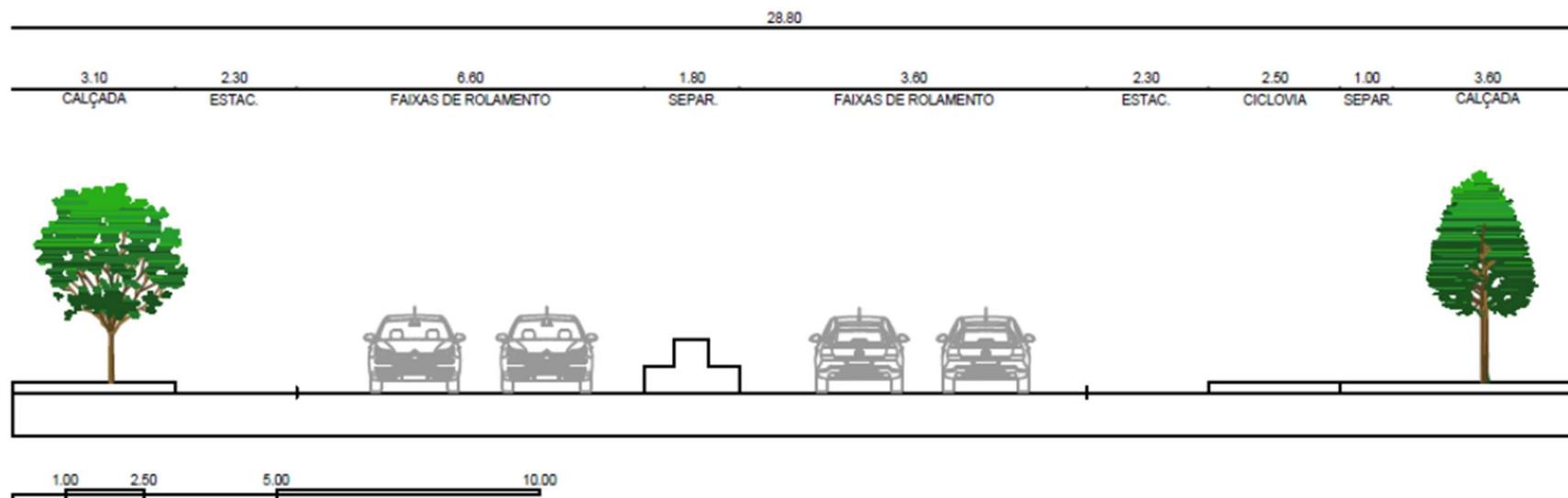


Figura 2 Seção Via Arterial Primária



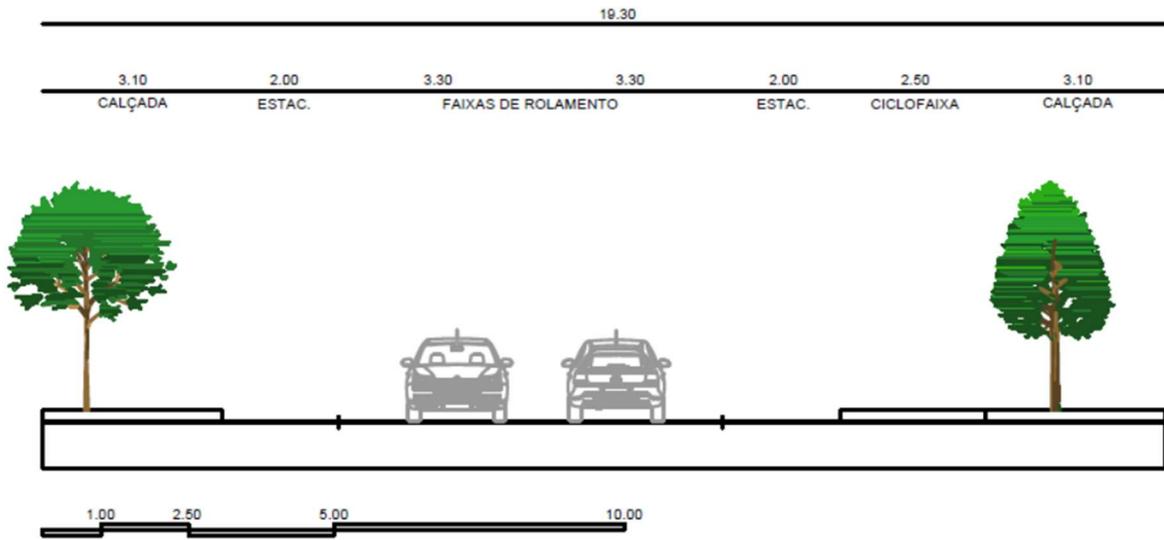
**Figura 3 Seção Via Arterial Secundária**

SEÇÃO TIPO C: ARTERIAL SECUNDÁRIA



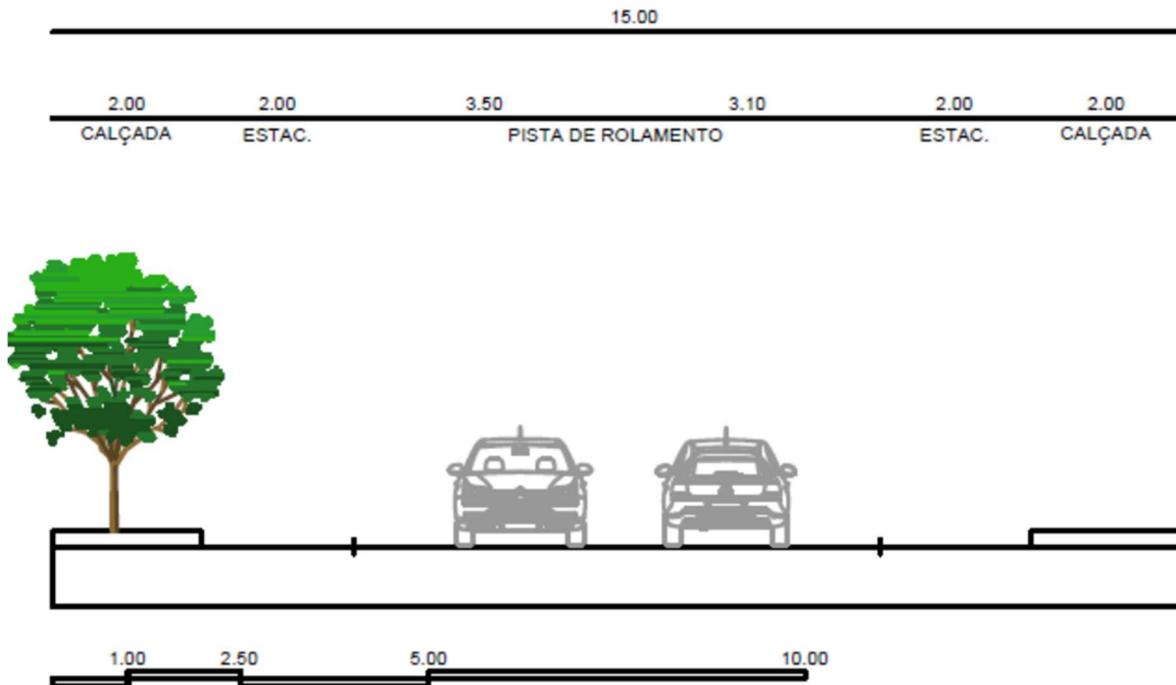
**Figura 4 Seção Via Coletora**

SEÇÃO TIPO D: COLETORA



**Figura 5 Seção Via Local**

SEÇÃO TIPO E: LOCAL



CORREDORES VIÁRIOS		HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA (KM)			COMENTÁRIOS
		ESTRUTURANTE	ARTERIAL PRIMÁRIA	ARTERIAL SECUNDÁRIA	
<b>COR. 1</b>	ROD. AMARAL PEIXOTO (RJ-106)	32,69			Prever duplicação já prevista pelo DER/RJ: pista dupla, 2fxs. por sentido, acostamento em cada lado, canteiro central, pistas laterais e ciclovia bidirecional junto a cada marginal. Para tanto, o alinhamento deverá coincidir com os limites da faixa de domínio estabelecida pelo DER/RJ, ou seja, em tomo de 70m, em geral 35m para cada lado. (Ver Quadro 10, pág. 65, Plano de Acessibilidade de Maricá – Área de Imóveis Desapropriados pelo Decreto 29.006 de 14/08/2001 Município de Maricá).
<b>COR. 2</b>	AV. PREF. ALCEBIADES MENDES (RJ-110)	4,14			Este corredor coincide com a diretriz da RJ-110. Em seu trecho urbano, deverá ser mantida a sua seção. Nos demais trechos propôs-se a implantação de seção de Via Arterial Primária, ou seja, seção de 34,60 m, apesar de ser classificada como Via Estruturante.
<b>COR. 3</b>	AV. MAYSÁ	22,21			Dada a sua extensão, cerca de 22,22 km, a sua seção varia conforme a sua diretriz se desenvolve. Sua classe funcional é de Via estruturante, entretanto sua seção proposta não se enquadra nessa classe por falta de espaço para alargamento que a seção de via estruturante requer. Em vista disso, recomenda-se alterar a sua classe para Arterial Primária.
<b>COR. 4</b>	RJ-114 (AV. PREF. IVAN MUNDIN)		17,55		Trata-se de via que em seu trecho inicial, até à ponte sobre a Lagoa de Maricá, permite a implantação de seções que vão lhe conferir classe de Arterial. A partir da ponte em direção ao centro, esse o corredor atravessa região altamente adensada. Apesar de ter especificado seção de arterial primária, o que vai resultar em grande volume de desapropriações à época de sua implantação, recomenda-se a realização de um amplo estudo de circulação tanto para o hipercentro de Maricá quanto para um entorno direto ao centro.
<b>COR. 5</b>	ESTRADA VELHA			9,78	Proposta: (i) Todo o Corredor Estrada Velha de Márcia passaria a operar em mão única no sentido Centro - RJ110 (Av. Pref. Alcebiades Mendes), compondo um binário com a marginal da RJ-106 (Rodovia Amaral Peixoto) no sentido Centro; (ii) Manter o alinhamento atual e redesenhar a via, aplicando-lhe o conceito de Rua Completa, implantando estacionamento e ciclofaixa bidirecional.
<b>COR. 6</b>	ESTRADA DE PONTA NEGRA			1,67	Propõe-se alterar a classe desse corredor de Estruturante para Arterial Secundária, visto que os corredores principais são a Av. Maysa (RJ-102) e a Estrada Sampaio Correa (RJ-118). Em linhas gerais, a sua seção deverá ser mantida, exceto no trecho da Rua São Pedro Apóstolo, a partir da interseção da R. São Pedro Apóstolo com a Estrada Crispim Gonçalves dos Santos até o encontro com a Estrada Sampaio Corrêa, cuja seção deverá ser de coletora.
<b>COR. 7</b>	RJ-118 - ESTRADA SAMPAIO CORREA	14,35			Implantar seção de via estruturante, 52,20 m. Esse corredor dará apoio ao futuro Porto de Maricá e à sua Área Retroportuária, articulando-os com a RJ-106, Rodovia Amaral Peixoto.
<b>COR. 8</b>	ESTRADA DOS CAJUEIROS		5,11		Implantar seção de via arterial primária em alguns trechos, combinando com a implantação de binários em outros, de tal forma que o corredor, sob o aspecto operacional, tenha características de via arterial primária
<b>COR. 9</b>	CORREDOR JARDIM ATLÂNTICO			11,39	Em geral, manter seção atual das vias que compõem esse corredor, porém propõe-se que essas vias operem em mão única, compondo um binário entre si. No trecho de aproximação da Av. Gardênia com a Av. Carlos Marighella, a seção da via deverá ser de arterial secundária, 28,80 m. Redesenhar as vias aplicando-lhes o conceito de Rua Completa, implantando estacionamento e ciclofaixa bidirecional em ambas.
<b>COR. 10</b>	AV. BEIRA MAR			9,24	Manter a seção atual. Trata-se de via de lazer.
<b>COR. 11</b>	R. PROF. CARDOSO DE MENEZES			5,65	Manter o alinhamento atual, por se tratar de área plenamente ocupada. Entretanto, para que esse corredor adquira característica operacional de uma arterial secundária, faz-se necessário torná-la mão única direcional, sentido Av. Carlos Marighella, compondo binário com Rua da Paz, sentido oposto. Redesenhar essas duas ruas aplicando-lhes o conceito de Rua Completa, implantando estacionamento e ciclofaixa bidirecional em ambas.
<b>COR. 12</b>	CARLOS MARIGHELLA			9,38	Propõe-se alterar a classe desse corredor de Arterial Primária para Arterial Secundária. Quanto a sua seção, a proposta é de implantar a de arterial secundária em quase toda a sua extensão, salvo alguns trechos que deverá operar em binário. Entretanto, em seu trecho inicial, até à Rua dos Narcisos, com a implantação da seção de arterial secundária, as desapropriações serão significativas.
<b>COR. 13</b>	R. DAS ESMERALDAS			4,18	Implantar plataforma de arterial secundária, 28,80m, em geral. Propõe-se implantar binário com as Ruas Capitão Mello e Deoclécio Machado
<b>COR. 14</b>	TRANSMARICÁ SUL	21,19			Esse corredor é caracterizado pela operação em binário de duas vias, a Rua Oscar Niemeyer e a Rua Antônio Marques Mathias. Por se desenvolverem lineares a um canal, são propostas seções, visando o seu alargamento, de modo que essas vias operem como se fossem arteriais. Propõe-se alterar a sua classe funcional de Estruturante para Arterial Primária.
<b>COR. 15</b>	ESTRADA DO ITAIPUAÇU			6,73	Embora a classe funcional desse corredor seja arterial primária, ele é composto por um segmento de rodovia e por vias urbanas que se compõem em binários com o intuito de conferir ao corredor características operacionais de arterial.
<b>COR. 16</b>	AV. GILBERTO CARVALHO			1,20	A proposta é manter a plataforma atual, porém esse corredor deverá ser redesenhado, aplicando-lhe o conceito de Rua Completa, implantando faixa de estacionamento e ciclovia unidirecional em cada lado ou bidirecional em apenas um lado.
<b>COR. 17</b>	AV. ITAOCAIA			6,78	Implantar seção de 28,80 m, Arterial Secundária. A Estrada da Barrinha, possível alternativa de acesso à Niterói, a seção poderá ser de arterial primária, 34,60 m.
<b>COR. 18</b>	CHICO MENDES			2,48	Implantar seção de 28,80 m, Arterial Secundária. Implantação da seção não precisa ser simétrica, necessariamente.

<b>COR. 19</b>	CONTORNO LAGOA SECA		7,38		Implantar seção 34,60 m, Arterial Primária
<b>COR. 20</b>	CAMINHO DO ÍNDIO			3,00	Implantar seção 28,80 m, arterial secundária.
<b>COR. 21</b>	PRAIA DE JACONÉ (RJ-102)			4,66	Implantar seção de 28,80 m, Arterial Secundária
<b>COR. 22</b>	ESTRADA DO JACONÉ			3,77	Esse corredor deverá operar como sendo arterial secundária, apesar de ter sido classificado no Plano Diretor como arterial primária. Trata-se de um binário formado pelas vias Estrada do Jaconé e Rua Matheus Ribeiro Barbosa, interligadas por três ruas locais a serem implantadas.
<b>COR. 23</b>	ESTRADA DE CAMBURI			2,87	Implantar seção de Arterial Secundária, 28,80, com acréscimo de alargamento simétrico ao eixo.
<b>COR. 24</b>	ESTRADA DO RETIRO			2,89	O trecho inicial, devido estar em área densamente ocupada, a proposta é que a Estrada do Camburi e a Av. Ana Nery compõem um binário, operando em mão única direcional, e o trecho seguinte da Estrada do Retiro passe a ter seção de arterial secundária.
<b>COR. 25</b>	ESTRADA JOAQUIM AFONSO VIANA			1,99	Implantar seção de arterial secundária, 28,80 m, lado esquerdo, sentido Rua Ernestina de Oliveira Viana (sentido TransMaricá Norte)
<b>COR. 26</b>	ESTRADA HENFIL			4,48	Implantar seção 28,80 m, arterial secundária, variando os lados em função da ocupação
<b>COR. 27</b>	ESTRADA CECÍLIA MATARUNA			2,48	Implantar seção 28,80 m, arterial secundária, variando os lados em função da ocupação
<b>COR. 28</b>	ESTRADA DO CAXITO			5,67	Alterada a classe funcional de Arterial Primária para Arterial Secundária. O trecho entre a RJ-106 e a Estrada do Rio Fundo deverá ser objeto de estudo de circulação, envolvendo o sistema viário adjacente, por ser área densamente povoada, o que resultaria em significativa desapropriação. A partir da Estrada do Rio Fundo implantar seção de arterial secundária, 28,80 m, com acréscimo de alargamento ora lado direito, ora lado esquerdo, procurando áreas com o mínimo de ocupação.
<b>COR. 29</b>	VER. FRANCISCO SABINO DA COSTA			1,31	Esse corredor se localiza no hipercentro de Maricá. Por ser área densamente ocupada, recomenda-se que se elabore um estudo de circulação com vistas a organizar e acalmar o trânsito de veículos motorizados, melhorando a segurança do trânsito de pedestres e incluindo o modo bicicleta no corredor.
<b>COR. 30</b>	BALNEÁRIO BAMBUI		7,71		Implantar seção 34,60 m, Arterial Primária, cujo acréscimo será ora de um lado ora de outro, em função da densidade de ocupação.
<b>COR. 31</b>	LAGOA GUARAPINA			5,13	No trecho inicial, por ser área densamente ocupada, a proposta é manter a seção atual da via, compondo um binário entre a Av. Braulino Venâncio da Costa e a Rua 80. Para os trechos seguintes implantar seção de Arterial Secundária, 28,80 m, com acréscimo variando de lado.
<b>COR. 32</b>	RECANTO DO ITAIPUAÇU (CLASSIFICADO COMO COLETORA)				Trata-se de trecho complementar da Av. do Canal. Manter a seção atual desde o início da via (canto da praia) até na direção da rua Itamar Romério de Amorim, a partir daí até ao seu final implantar seção de 19,70, Via Coletora, com alargamento para o lado da praia.
<b>COR. 33</b>	ZUMBI DOS PALMARES			2,05	Manter a seção atual. A Rua das Mimosas/Av. Zumbi dos Palmares (parte dessa via) deverá compor binário, sentido praia, com a Rua Antônio José dos Santos e o restante da Av. Zumbi dos Palmares, sentido Av. Carlos Marighella.
<b>COR. 34</b>	JOÃO SALDANHA			1,59	A proposta é que se mantenha a seção atual e continue a operar em mão única direcional. Caso passe a operar em mão dupla, a plataforma total deverá ser mínimo de 28,80 m e o acréscimo de 7,80 m na largura da plataforma deverá ser do lado da lagoa.
<b>COR. 35</b>	SERRA DO CAJU			8,59	Devido a área ser densamente povoada, propõe-se para os dois primeiros quilômetros a composição de quatro trechos em binário. A partir daí, Implantar seção de arterial secundária, 28,80m, com acréscimo variando de lado, sentido RJ-106.
<b>COR. 36</b>	MANOEL GOMES QUINTANILHA			1,49	Implantar seção de arterial secundária, 28,80 m. Os acréscimos poderão ser ora no lado direito, 18,80 m, ora no lado esquerdo, 18,80 m, dependendo onde for a área desocupada. No trecho de via que está próximo à RJ-106, o acréscimo poderá ser lado direito, 18,80 m, sentido RJ-106.
<b>COR. 37</b>	INOÃ (PLANEJADO)			3,51	Implantar seção de arterial Secundária, 28,80 m.
<b>COR. 38</b>	JOÃO DA CUNHA ABREU			2,20	Implantar seção de arterial secundária, 28,80 m.
<b>COR. 39</b>	JARDIM INTERLAGOS			6,18	Implantar seção de arterial secundária, 28,80 m.
<b>COR. 40</b>	OSCARINO FRANCISCO DA COSTA			2,68	Implantar seção arterial secundária, 28,80 m, simétrica em relação ao eixo da via. Nos trechos onde houver ocupação o alargamento poderá ser feito em um lado ou em outro.
<b>COR. 41</b>	ESTRADA DO ESPRAIADO			4,76	Implantar seção arterial secundária, 28,80 m, simétrica em relação ao eixo da via. Nos trechos onde houver ocupação o alargamento poderá ser feito em um lado ou em outro.
<b>COR. 42</b>	TRANSMARICÁ NORTE	19,25			Implantar seção de via estruturante, 52,20 m, simétrica em relação ao eixo. A definição da diretriz dessa via requer estudo detalhado de traçado principalmente na transposição da Pedra de Inoã/ Morro do Macaco
<b>COR. 43</b>	ESTRADA BEIRA DA LAGOA			10,41	A seção varia em diversos trechos dessa via, mas os acréscimos da plataforma deverão ser sempre do lado da lagoa.

<b>COR. 44</b>	ESTRADA DA PRAIA		7,70		Trata-se de via turística. Recomenda-se seção de arterial primária, 34,60 m.
<b>EXTENSÃO DOS CORREDORES POR CLASSE FUNCIONAL</b>		<b>113,83</b>	<b>45,45</b>	<b>150,19</b>	
<b>EXTENSÃO TOTAL DOS CORREDORES</b>		<b>309,47</b>			
<b>EXTENSÃO TOTAL DAS VIAS COLETORAS</b>		<b>53,90</b>			
<b>EXTENSÃO TOTAL DAS VIAS DO SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL</b>		<b>363,37</b>			

PROGRAMAS	PROJETOS E AÇÕES	ÓRGÃO RESP.	FONTE DE RECURSO
1. REGULARIZAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE CALÇADAS	1.1. Estabelecimento de Padrão Municipal de Calçadas, respeitando-se parâmetros de acessibilidade e caminhabilidade da NBR 9050/2020.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.2. Elaboração e publicação de um Manual de Calçadas de Maricá.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.3. Exigência de adequação das calçadas ao Padrão Municipal para aprovação de novos loteamentos e edificações, regularização, concessão do habite-se, aprovação de projetos, a Baixa, e o licenciamento de atividades.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.4. Estabelecimento de prazos, incentivos e sanções para a regularização das calçadas pelos proprietários de imóveis lindeiros.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.5. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas em Itaipuaçu.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.6. Qualificação de rede de calçadas em Itaipuaçu (32Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.7. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas em Inoã.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.8. Qualificação de rede de calçadas em Inoã (5km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.9. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas em Ponta Negra e orla.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.10. Qualificação de rede de calçadas em Ponta Negra e orla (14Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.11. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas em Barra de Maricá e Sede.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.12. Qualificação de rede de calçadas em Barra de Maricá e Sede (11 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.13. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas na Sede.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.14. Qualificação de rede de calçadas na Sede (27Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.15. Elaboração de projeto executivo para qualificação de rede de calçadas em Cajueiros.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.16. Qualificação das calçadas prioritárias em Cajueiros (6 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.17. Regularização e qualificação das calçadas prioritárias: espaços públicos municipais, entorno de escolas e pontos de ônibus.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.18. Implementação de rotina de fiscalização e registro da situação das calçadas quanto à implantação, manutenção e uso, estabelecendo-se um controle contínuo e seu registro para acompanhamento e atualização do planejamento.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.20. Elaboração do Projeto Caminhos Verdes para arborização e sombreamento de calçadas predefinidas no Centro: R. Vereador Luiz Antônio da Cunha, R. Mário Lopes da Fontoura, Av. Roberto da Silveira, R. Athaide Parreiras, R. Barão de Inoã, R. Ari Espindola, R. Luis Fernando Santos Caetano, e R. Álvares de Castro. O Projeto deverá conter: espécies e respectivas localizações, manual de cuidado e conservação da vegetação, e controle do crescimento de ramas, e manual para replicação em calçadas secundárias pelos moradores.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.21. Plantio das mudas destinadas ao sombreamento das calçadas e amenização do microclima urbano de Maricá.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	1.22. Manutenção periódica das mudas, incluindo rega e poda.	Prefeitura de Maricá	NA
	1.23. Implantação das melhorias de iluminação pública das calçadas principais.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	2. TRATAMENTO DE TRAVESSIAS	2.1. Implantação das melhorias de iluminação pública das 18 travessias principais (RUAVIVA, 2022b, p. 198).	Prefeitura de Maricá
2.2. Padronização geométrica e de sinalização das travessias com artifícios de <i>traffic calming</i> que induzam a redução de velocidade de veículos e aumentem a segurança de cruzamento das vias pelos pedestres.		Prefeitura de Maricá	NA
2.3. Elaboração de projeto executivo para tratamento de travessias em 18 pontos com fluxo intenso de pedestres (RUAVIVA, 2022b, p. 198).		Prefeitura de Maricá	Municipal
2.4. Tratamento de travessias em 18 pontos com fluxo intenso de pedestres (RUAVIVA, 2022b, p. 198).		Prefeitura de Maricá	Municipal
3. CONSOLIDAÇÃO DE INFRAESTRUTURA URBANA E INCENTIVOS SOCIAIS PARA CICLISTAS	3.1. Estabelecimento de mapa cicloviário de Maricá com plano de implantação que melhore progressivamente a integração entre rotas cicláveis, consolidando uma rede municipal.	Prefeitura de Maricá	NA
	3.2. Elaboração de projeto executivo da rota ciclável em Ponta Negra.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.3. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável em Ponta Negra (13Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.4. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável em Barra – Itaipuaçu/Inoã.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.5. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável em Barra – Itaipuaçu/Inoã (21,5Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.6. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável em Itaipuaçu.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.7. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável Itaipuaçu (38,5 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.8. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável em Inoã.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.9. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável Inoã (19 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.10. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável na Sede.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.11. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável Sede (11,5 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.12. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável para o IFF na RJ-114.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.13. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: implantação de rota ciclável para o IFF na RJ-114 (3,5 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.14. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: elaboração de projeto executivo da rota ciclável em Jacomé.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.15. Estruturação viária para segurança dos ciclistas: Recuperação da ciclofaixa de Jacomé (3,5 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.16. Regulamentação do estacionamento de bicicletas, priorizando-se a instalação de paraciclos nos seguintes locais: Centro e região de São José de Imbassai; nos arredores das ciclovias e ciclofaixas; Rua Ribeiro de Almeida; entorno das escolas municipais, estaduais e instituições de ensino superior; entorno dos equipamentos de saúde pública municipal; nas orlas de Itaipuaçu, Cordeirinho, Ponta Negra e Araçatiba; nas entradas das trilhas turísticas do Município; nos pontos turísticos municipais como Igreja Matriz, Casa de Cultura, Farol de Ponta Negra, Paróquia São José, dentre outros; principais pontos de embarque e desembarque de passageiros como o ponto final do recanto e o da passarela de Inoã; estações de integração do transporte coletivo propostas.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.17. Regulamentação do estacionamento de bicicletas, incentivando-se a instalação de paraciclos nos seguintes locais: supermercados, centros de compras e demais estabelecimentos privados de comércio e uso coletivo. Para novos empreendimentos que venham a passar por licenciamento municipal e tenham potencial de atrair deslocamentos: exigência de instalação de paraciclos.	Prefeitura de Maricá	NA
	3.18. Elaboração de projetos executivos de bicicletários (compostos pelas vagas e elementos complementares de apoio conforme proposta disposta no Produto 5) para os seguintes locais: Terminais de Transporte Coletivo do Centro, Itaipuaçu, Inoã e Ponta Negra; Campus de Educação Pública Transformadora em Itaipuaçu (C.E.P.T).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.19. Construção de bicicletários para os seguintes locais: Terminais de Transporte Coletivo do Centro, Itaipuaçu, Inoã e Ponta Negra; Campus de Educação Pública Transformadora em Itaipuaçu (C.E.P.T).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.20. Aprimoramento da manutenção de pavimento e sinalização de ciclovias e ciclofaixas já existentes.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.21. Manutenção de pavimento e sinalização de ciclo- vias e ciclofaixas propostas.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.22. Criação de Plano Permanente de Manutenção de Ciclovias e Ciclofaixas.	Prefeitura de Maricá	NA
	3.23. Elaboração de Estudo de viabilidade de construção de rotas cicloviárias intermunicipais, principal- mente ligando Maricá a Niterói e Saquarema.	Prefeitura de Maricá Municípios limítrofes e Governo do Estado.	NA
	3.24. Ampliação do sistema de compartilhamento de bicicletas convencionais.	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.25. Elaboração de Estudo de viabilidade de inclusão de bicicletas elétricas no sistema de compartilhamento, especialmente com novas docas próximo ao aeroporto, em São José de Imbassai, Inoã, Cordeirinho e Ponta Negra.	Prefeitura de Maricá	NA
	3.26. Implantação de pontos de apoio ao ciclista ao longo das rotas cicloviárias existentes (31Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.27. Implantação de pontos de apoio ao ciclista ao longo das rotas cicloviárias propostas (110,5 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
	3.28. Criação de programa de educação para garantir uma convivência harmônica com outros modos.	Prefeitura de Maricá	NA
	3.29. Criação de seguro popular para roubos, furtos, falhas mecânicas e acidentes de bicicletas.	Prefeitura de Maricá / Iniciativa privada (Parceria Público- Privada)	NA
	3.30. Adequação da frota do transporte coletivo para que seja possível embarcar, no mínimo, uma bicicleta por ônibus sendo posicionada em local apropriado.	Prefeitura de Maricá	NA

**4. PROGRAMA DE APRIMORAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

4.1. Elaboração de projeto executivo para nova localização da rodoviária, retirando a operação das linhas intermunicipais e interestaduais da região central.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.2 . Desapropriação do terreno para construção do novo Terminal Rodoviário de Maricá.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.3 . Construção do novo Terminal Rodoviário de Maricá.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.4 . Readequação da rede do transporte coletivo: criação de linhas circulares para atendimento a demandas internas a uma região.	Prefeitura de Maricá	NA
4.5 . Readequação da rede do transporte coletivo: criação de linhas perimetrais para atendimento a deslocamentos longos sem acessar a área central.	Prefeitura de Maricá	NA
4.6 . Reprogramação Operacional em dias úteis, sábados e domingos.	Prefeitura de Maricá	NA
4.7 . Criar normas para padronizar os PEDs através de um grupo de trabalho multissetoriais.	Prefeitura de Maricá	NA
4.8 . Demarcação dos PED's para melhoria do nível de serviço, e adequação <sup>11</sup> dos entornos para promover a Acessibilidade Universal.	Prefeitura de Maricá	NA
4.9 . Instalação de abrigos em Pontos de Embarque e Desembarque.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.10 . Evolução da tecnologia para melhorar o acesso dos usuários às informações do Sistema.	Prefeitura de Maricá	NA
4.11 . Realização de avaliações periódicas para medição de parâmetros de desempenho do transporte coletivo por ônibus.	Prefeitura de Maricá	NA
4.12 . Elaboração de Estudo de Viabilidade para Corredor de VLT no município.	Prefeitura de Maricá	NA
4.13 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: elaboração de projeto executivo de reestruturação dos Terminal Itaipuaçu.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.14 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: reestruturação do Terminal Itaipuaçu para operar o sistema municipal tronco-alimentado, incluindo melhorias de acessibilidade interna e do entorno.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.15 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: elaboração de projeto executivo de reestruturação do Terminal Central	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.17 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: reestruturação da atual rodoviária para operar o sistema municipal tronco-alimentado (Terminal Central), incluindo melhorias de acessibilidade interna e do entorno.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.18 . Definição de local e desapropriação de terrenos para construção dos novos terminais.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.19 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: elaboração de projetos executivos de construção dos terminais Inoã e Ponta Negra.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.20 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: construção dos terminais Inoã e Ponta Negra.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.21 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: elaboração de projetos executivos de construção das Estações de Integração Metropolitana e Municipal (EM1, EM2, EM3, EM4 e EM5).	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.22 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: construção das Estações de Integração Metropolitana e Municipal (EM1, EM2, EM3, EM4 e EM5).	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.23 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: elaboração de projetos executivos de construção das Estações de Integração Municipal E1, E2, E3 e E4.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.24 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: construção das Estações de Integração Municipal E1, E2, E3 e E4.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.25 . Implantação do sistema tronco-alimentado no município: operação das linhas troncais e perimetrais entre terminais.	Prefeitura de Maricá	NA
4.26 . Estudo de viabilidade para implantação de faixas exclusivas para o transporte público coletivo nos seguintes corredores: Av. Carlos Mariaguella (Itaipuaçu/Inoã); Av. Zumbi dos Palmares (Itaipuaçu); R. Van Lerbergue (Itaipuaçu); R. Trinta e Cinco (Itaipuaçu); R. 66 (Itaipuaçu); Av. Roberto Silveira (Sede); R. Sem Macedo Soares / R. Abreu Rangel; R. Ribeiro de Almeida; R. Domicio da Gama (Sede); R. N. Sra do Amparo / R. Lúcio Alves da Silva; Av. Professor Ivan Mundim (Sede); Av. Roberto Silveira (Sede); Av. João Saldanha (Sede); R. João Frejat / R. Capitulino José de Marins (Sede); Av. Maysa (Sede/Ponta Negra); R. São Pedro Apóstolo (Ponta Negra).	Prefeitura de Maricá	NA
4.27 . Implantação de faixas exclusivas de ônibus ao longo da RJ-106.	Estado / Município	Estadual
4.28 . Qualificação da frota promovendo acessibilidade universal e descarbonização de 15 veículos de transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.29 . Qualificação da frota promovendo acessibilidade universal e descarbonização de 97 veículos de transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.30 . Aprimoramento da tecnologia de controle e gestão operacional: instalação de mecanismos tecnológicos capazes de realizar a contagem de passageiros embarcando e desembarcando em toda a frota (112 veículos).	Prefeitura de Maricá	Municipal
4.31 . Aprimoramento da tecnologia de controle e gestão operacional: atualização tecnológica sempre que possível no sistema de GPS.	Prefeitura de Maricá	Municipal

**5. PROGRAMA DE APRIMORAMENTO DOS SERVIÇOS COMPLEMENTARES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

5.1 . MULTIMODALIDADE – Desenvolvimento de aplicativo municipal com: - Disponibilização de informações em tempo real gratuitas para os usuários de transporte público coletivo; - Serviços de taxi, mototáxi, serviço alimentador remunerado privado compartilhado, e aluguel de bicicletas. - Estacionamento rotativo - Sugestão de rota multimodal.	Prefeitura de Maricá	Municipal
5.2 . TAXI – Revisão do regulamento municipal de modo a equilibrar as obrigações dos prestadores de serviço com o potencial de remuneração média, respeitando-se as leis trabalhistas e de concessão do direito de exercício da função.	Prefeitura de Maricá	NA
5.3 . TAXI – Estabelecimento de incentivos para renovação constante da frota.	Prefeitura de Maricá	NA
5.4 . TAXI – Revisão da política tarifária de modo a equilibrar o preço regulamentado com o preço praticado pelos concorrentes, respeitando-se a previsão de remuneração e condições de trabalho previstas pelas leis trabalhistas;	Prefeitura de Maricá	NA
5.5 . TAXI – Demarcação de pontos de táxi junto a todos os equipamentos de uso coletivo institucionais e culturais, incluindo todos aqueles com ocorrência de eventos que agregam número significativo de pessoas.	Prefeitura de Maricá	NA
5.6 . TAXI – Inclusão no aplicativo municipal de serviço de transporte de passageiros proposto, no qual a modalidade 'viagem individual' (não compartilhada) porta a porta seja atributo exclusivo do táxi, bem como prioridade nas viagens compartilhadas de alimentação das linhas troncais solicitadas pelo aplicativo proposto.	Prefeitura de Maricá	NA
5.7 . TRANSPORTE COMPLEMENTAR POR VANS – criação de modalidade de serviço específica de transporte porta a porta por agendamento prévio para atendimento a pessoas com deficiência.	Prefeitura de Maricá	NA
5.8 . TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR VEÍCULO COMPARTILHADO – oferta do serviço no aplicativo municipal exclusivamente na modalidade compartilhada para alimentação das linhas troncais de transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
5.9 . MOTOTÁXI – Elaboração de estudo prévio sobre áreas com demanda pelo serviço de mototáxi para alimentação do transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
5.10 . MOTOTÁXI – Determinação, por meio de plano específico, do número de mototaxistas por área de alimentação do transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
5.11 . MOTOTÁXI – Elaboração de edital e termo de referência descrevendo o serviço, condições de prestação, número de vagas por área, e todos os detalhes necessários para estabelecimento de contrato com os prestadores, incluindo condições de manutenção e conservação das motocicletas, aumentando-se a frequência e rigor das revisões à medida que o veículo envelhece.	Prefeitura de Maricá	NA
5.12 . MOTOTÁXI – Seleção e capacitação dos mototaxistas para utilização do aplicativo e condução segura na área onde atuará.	Prefeitura de Maricá	NA
5.13 . MOTOTÁXI – Estabelecimento de incentivos para renovação da frota nos casos em que os mecânicos e demais profissionais da revisão emitirem laudo de que o veículo não se encontra em condições seguras para trânsito e a manutenção periódica já não atinge resultados satisfatórios.	Prefeitura de Maricá	NA
5.14 . ESCOLAR E FRETAMENTO – Permitir aos permissionários do transporte escolar a prestação de serviços de transporte fretado fora dos horários de transporte de estudantes.	Prefeitura de Maricá	NA
5.15 . ESCOLAR E FRETAMENTO – Promoção de políticas de incentivo à renovação da frota para qualificação do serviço.	Prefeitura de Maricá	NA
5.16 . ESCOLAR E FRETAMENTO – Estabelecimento de contratos pontuais para transporte de funcionários em eventos de interesse público que demandem a participação da Prefeitura, caso haja essa demanda.	Prefeitura de Maricá	NA

**6. MULTISSETORIAL DE MOBILIDADE E TURISMO**

6.1. TRANSPORTE HIDROVIÁRIO – Elaboração de Estudo de Viabilidade para Transporte Hidroviário, contemplando detalhes como prazo de validade, condições veiculares básicas, obrigações e deveres na prestação do serviço, tarifas, bem como todas as questões técnicas necessárias para garantir a segurança dos turistas, a viabilidade para os prestadores, e a não poluição das águas.	Prefeitura de Maricá	NA
6.2. TRILHAS – tratamento sinalização e promoção de acesso a trilhas inseridas no território municipal que potencialmente fomentem o turismo e sejam opções de lazer para a população municipal.	Prefeitura de Maricá	Municipal
6.3. TRILHAS – estabelecimento de parceria com municípios vizinhos para sinalização, manutenção e conservação das trilhas intermunicipais.	Prefeitura de Maricá	NA
6.4. CICLISMO – Mapear e sinalizar as Rotas Ciclistas turísticas, tanto a da praia para Mountain Bike, quanto a da Estrada real, em especial a integração entre a Rota Charles Darwin e a Ciclovia de Jaconé passando por toda a Orla.	Prefeitura de Maricá	Municipal

**7. COMPLEMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO**

7.1. Atualização da hierarquização viária.	Prefeitura de Maricá	NA
7.2. Tratamento das vias lindeiras ao canal de Itaipuaçu como arterial 1 (9,5Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.3. Elaboração de projeto de novos trechos viários a oeste complementando a vias lindeiras ao canal de Itaipuaçu (2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.4. Implantação de novos trechos viários a oeste complementando a vias lindeiras ao canal de Itaipuaçu (2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.5. Elaboração de projeto de novo trecho viário a leste complementando a vias lindeiras ao canal de Itaipuaçu (3,2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.6. Implantação de novo trecho viário a leste complementando a vias lindeiras ao canal de Itaipuaçu (3,2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.7. Tratamento dos acessos aos futuros polos industriais na Fazenda Boa Vista e em Manoel Ribeiro incluindo a ligação direta destes à RJ-114 e RJ-118 (7,5Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.8. Interseção em desnível RJ-116 (Viaduto do Flamengo).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.9. Elaboração de projeto nova ligação com Niterói, via Itaucaia Valley / Sapê (Engenho do Mato), incluindo equipamentos de segurança publica (4,4Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.10. Implantação de nova ligação com Niterói, via Itaucaia Valley / Sapê (Engenho do Mato), incluindo equipamentos de segurança publica (4,4Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.11. Tratamento da RJ - 114, ligação com Itaboraí (2,2Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.12. Tratamento de acessos ao Aeroporto Municipal (2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.13. Elaboração de projeto de nova via TransMaricá Norte (22,2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.14. Implantação de nova via TransMaricá Norte (22,2Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.15. Elaboração de projeto de nova via RJ-110 (1,94Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.16. Implantação de nova via RJ-110 (1,94Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.17. Elaboração de projeto de nova via Av. Maysa (6,14Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.18. Implantação de continuação da Av. Maysa (6,14Km).	Iniciativa privada	Privado
7.19. Elaboração de projeto de nova via Estrada da Praia (2,6Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.20. Implantação de nova via Estrada da Praia (2,6Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.21. Elaboração de projeto de nova Via Parque (5,3Km).	Iniciativa privada	Privado
7.22. Implantação de nova Via Parque (5,3Km).	Iniciativa privada	Privado
7.23. Elaboração de projeto de nova via Inoã (2,6Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.24. Implantação de nova via Inoã (2,6Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.25. Elaboração de projeto de nova via Ligação C.45/46 (1,33Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.27. Implantação de nova via Ligação C.45/46 (1,33Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.28. Elaboração de projeto de nova via Ligação C.45/46 (2,1Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.29. Implantação de nova via Ligação C.45/46 (2,1Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.30. Execução de melhorias viárias na Estrada Monteí (2,73 Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.31. Execução de melhorias viárias na Manoel Gomes Quintanilha (1,15Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.32. Execução de melhorias viárias na Estrada do Re- tiro (2,3Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.33. Execução de melhorias viárias na Estrada de Camburi (3,6Km).	Prefeitura de Maricá	Municipal
7.34. Elaboração de projeto de pistas marginais na RJ- 106 (19,75Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro / Prefeitura de Maricá	Estadual / Municipal
7.35. Implantação de pistas marginais na RJ-106 (19,75Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro / Prefeitura de Maricá	Estadual / Municipal
7.36. Elaboração de projeto de duplicação da via de acesso à região de Ponta Negra (8,27Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.37. Duplicação da via de acesso à região de Ponta Negra (8,27Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.38. Elaboração de projeto de duplicação da RJ-106, entre o Bairro Flamengo e a via de acesso a Ponta Negra (10,1Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual
7.39. Duplicação da RJ-106, entre o Bairro Flamengo e a via de acesso a Ponta Negra (10,1Km).	Governo do Estado do Rio de Janeiro	Estadual

**8. OTIMIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO**

8.1. Ampliação da rede semaforica contemplando todas as interseções de vias arteriais com arteriais e arteriais com coletoras (27 interseções não semaforizadas, considerando o total de 47 interseções na hierarquização viária proposta, menos 10 já sinalizadas com semaforo conforme diagnóstico, menos 10 pontos coincidentes com proposta seguinte).	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.2. Implantação de controle semaforico nas 18 travessias de pedestres com maior movimentação ou próximas aos pontos de embarque e desembarque de passageiros, principalmente na área central.	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.3. Instalação de focos voltados para os pedestres em todas as 6 interseções semaforizadas existentes que ainda não contam com esse dispositivo (4 unidades por interseção).	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.4. Implantação de sistema semaforico com controle em tempo real priorizando os fluxos principais de- tectados e principalmente no atendimento ao trans- porte coletivo (55 interseções, existentes e propostas).	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.5. Implantação de central de controle semaforico, possibilitando medidas operacionais de adequação da programação implantada.	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.6. Instalação de focos voltados para os ciclistas nas interseções semaforizadas de vias com presença de ciclovias ou ciclofaixas, incluindo-os como pressuposto para os novos projetos de ciclovias e ciclofaixas (20 interseções).	Prefeitura de Maricá	Municipal
8.7. Desenvolvimento de estudos nas interseções semaforizadas com 3 e 4 estágios com o objetivo de reduzir o número de estágios veiculares através de intervenções físicas e de circulação possibilitando que os fluxos restringidos sejam atendidos de forma mais harmônica com os fluxos principais.	Prefeitura de Maricá	NA
8.8. Adoção de um novo sistema de circulação nas vias que compõem o centro expandido com adoção de sentido único.	Prefeitura de Maricá	NA
8.9. Criação de rotas alternativas de contorno e de atravessamento do centro para o fluxo motorizado.	Prefeitura de Maricá	NA
8.10. Incentivo e qualificação de acesso ao comércio da região central.	Prefeitura de Maricá	NA

**9. DISCIPLINAMENTO DO USO DO AUTOMÓVEL E MOTOCICLETA PARTICULAR**

9.1 . Aprimoramento e intensificação da fiscalização.	Prefeitura de Maricá	NA
9.2 . Privilégio de operação e circulação do transporte coletivo na área central.	Prefeitura de Maricá	NA
9.3 . Qualificação dos pontos de embarque e desembarque com mais conforto informações e travessias sinalizadas.	Prefeitura de Maricá	NA
9.4 . Privilégio da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo a proposta Caminhos Verdes.	Prefeitura de Maricá	NA
9.5 . Limitar o acesso de veículos a bairros como Araçatiba aumentando a área para lazer com segurança.	Prefeitura de Maricá	NA
9.6 . ESTACIONAMENTO – Ajustamento do valor cobrado de forma a desestimular o uso da via pública para estacionamento particular, aplicando-se a arrecadação para fortalecimento da fiscalização e subsídio do transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
9.7 . ESTACIONAMENTO – Diminuição do grau de rotatividade, cobrando-se taxa única para um pacote de horas insuficiente para cobrir um turno de estadia, e com excedente para atividades pontuais.	Prefeitura de Maricá	NA
9.9 . ESTACIONAMENTO – Ampliação das vagas exclusivas para carga e descarga, e veículos oficiais, para: desestimular o uso do automóvel pela redução de vagas disponíveis, fortalecer o transporte público coletivo e contribuir na melhoria da logística urbana.	Prefeitura de Maricá	NA
9.10 . ESTACIONAMENTO – Instituição de taxa por veículo nos estacionamentos privados, revertida à fiscalização e transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
9.11 . ESTACIONAMENTO – Ampliação do sistema de estacionamento rotativo para todo o centro expandido e faixa de 300 metros perpendicular a todos corredores troncais do transporte público coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
9.12 . ESTACIONAMENTO – Investimento na informatização do estacionamento rotativo pago, incluindo aplicativos específicos para o usuário, fiscais e gestores, respectivamente.	Prefeitura de Maricá	Municipal

**10. EDUCAÇÃO E SEGURANÇA PARA O TRÂNSITO**

10.1 . ZONA 30 – regulamentação da velocidade máxima de 30 Km/h nas vias desprovidas de ciclovia, ciclofaixa ou compartilhamento de bicicleta com pedestres	Prefeitura de Maricá	NA
10.2 . Redução da velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60Km/h para 50Km/h;	Prefeitura de Maricá	NA
10.3 . Aumento do controle das velocidades praticadas por meio de fiscalização eletrônica. Instalação de dispositivos de fiscalização eletrônica nos seguintes locais: Rodovia Ernani Amaral Peixoto; Corredor formado pela Av. Ver. Francisco Sabino da Costa, Rua Abreu Rangel, Rua Domicio da Gama e Av. Pref. Ivan Mundin; Av. Roberto Silveira; Av. Carlos Marighella; Av. Maysa.	Prefeitura de Maricá	Municipal
10.4 . Organização de agenda de campanhas anuais de direção defensiva e paz para o trânsito em Maricá.	Prefeitura de Maricá	NA
10.5 . Estabelecimento de política educacional permanente na rede de ensino	Prefeitura de Maricá	NA

**11. REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

11.1. Realização de Ruas Completas: Definição de um zoneamento que induza maior verticalização nas vias arteriais convertidas em corredores exclusivos de transporte público coletivo, e menor adensamento quanto mais distante desses eixos.	Prefeitura de Maricá	NA
11.2. Realização de Ruas Completas: Estimulo ao uso não residencial nos pavimentos do nível do logradouro em interface com a calçada, promovendo a fachada ativa.	Prefeitura de Maricá	NA
11.3. Realização de Ruas Completas: Incentivo a aberturas de passagens peonais nos meios de quadra por empreendimentos comerciais no estilo galeria.	Prefeitura de Maricá	NA
11.3. Realização de Ruas Completas: elaboração de projeto de conexão de praças e parques por Ruas Completas.	Prefeitura de Maricá	Municipal
11.4. Realização de Ruas Completas: execução de projeto de conexão de praças e parques por Ruas Completas.	Prefeitura de Maricá	Municipal
11.5. Realização de Ruas Completas: Seleção de RUAS COMPLETAS DE INTERESSE SOCIAL DE PERMANÊNCIA E CONVIVENCIA para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana.	Prefeitura de Maricá	NA
11.6. Criação de um sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte (dois lugares, motorista e passageiro), com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados.	Iniciativa privada	NA
11.7. Criação de vagas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados, para uso exclusivo deles.	Iniciativa privada	NA
11.8. Inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo.	Prefeitura de Maricá	NA
11.9. Exigência de substituição dos veículos de táxi por carros movidos a energia elétrica (integral ou híbrida) no regulamento do serviço, garantindo-se a renovação da frota em prazo exequível pelos taxistas licenciados.	Prefeitura de Maricá	NA
11.10. Definição de critérios de identificação de Polos Geradores de Tráfego segundo as características do município.	Prefeitura de Maricá	NA
11.11. Definição de trâmites para o licenciamento de Polos Geradores de Tráfego.	Prefeitura de Maricá	NA

**12. DISCIPLINAMENTO DO TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS**

12.1 . Indução do uso logístico nas áreas lindeiras às Rodovias.	Prefeitura de Maricá	NA
12.2 . Elaboração de Estudo de Viabilidade de ligação ferroviária entre o Porto e os polos industriais, integrando com o futuro ramal da FCA	Prefeitura de Maricá	NA
12.3 . Inibição de implantação de grandes plantas fabris.	Prefeitura de Maricá	NA
12.4 . Organização e disciplinamento do tráfego de carga nas áreas com maior volume de tráfego urbano (principalmente Centro e Itaipuçu).	Prefeitura de Maricá	NA

**13. APRIMORAMENTO DA GESTÃO PÚBLICA DA MOBILIDADE URBANA**

13.1 . Estabelecimento de política de contratação por concursos públicos e formação e capacitação continuada.	Prefeitura de Maricá	NA
13.2 . Revisão da estrutura organizacional do Órgão Gestor para melhorar a articulação entre distintos temas relativos à mobilidade urbana.	Prefeitura de Maricá	NA
13.3 . Otimização da alocação dos recursos na mobilidade urbana de forma a proporcionar cenários sustentáveis independentemente de novos investimentos.	Prefeitura de Maricá	NA
13.4 . Continuidade à constante a busca por convênios e parcerias que viabilizem a implantação de investimentos em infraestrutura.	Prefeitura de Maricá	NA
13.5 . Padronização dos equipamentos e comunicação visual do sistema de mobilidade urbana.	Prefeitura de Maricá	NA
13.6 . Criação de Câmara Técnica de Mobilidade no Conselho das Cidades.	Prefeitura de Maricá	NA
13.7 . Elaboração de Convênio e Estudos Jurídicos com o Governo do Estado do RJ para estabelecer os níveis de responsabilidade na operação do Transporte Coletivo e do Sistema Viário.	Prefeitura de Maricá	NA