



www.LeisMunicipais.com.br

versão consolidada, com alterações até o dia 29/12/2020

LEI Nº 2.823/2020

Estabelece o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Viçosa-MG.

O Povo do Município de Viçosa, por seus representantes legais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Viçosa-MG, ora denominado PlanMob-Viçosa, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana no território municipal e contempla os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei.

Parágrafo único. O PlanMob-Viçosa atende ao previsto na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e na Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Art. 2º O ano de 2016 foi considerado como base para a composição do diagnóstico e para a construção de cenários prospectivos, que subsidiaram as propostas do PlanMob-Viçosa.

Parágrafo único. Os cenários prospectivos consideram como horizonte de implantação imediata o período de 1 (um) ano; curto prazo o período de 5 (cinco) anos; médio prazo o período de 10 (dez) anos e longo prazo o período de 15 (quinze) anos, todos contados a partir da aprovação do PlanMob-Viçosa.

Seção Única DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os fins desta Lei considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

Continuar

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios da microrregião de Viçosa;

XII - transporte público coletivo intraestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Viçosa e municípios do Estado de Minas Gerais;

XIII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Viçosa e municípios de diferentes Estados.

CAPÍTULO II BASES DO PLANMOB-VIÇOSA

Art. 4º O princípio básico que rege o PlanMob-Viçosa é o da priorização do pedestre e dos veículos não motorizados sobre os demais modos de transporte.

Art. 5º São princípios gerais do PlanMob-Viçosa:

I - acessibilidade universal entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;

II - desenvolvimento sustentável da cidade de Viçosa nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

[Continuar](#)

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º São objetivos gerais do PlanMob-Viçosa:

I - promover a acessibilidade universal e a inclusão social na circulação urbana;

II - integrar a mobilidade com o planejamento e a ordenação do solo urbano;

III - promover a sustentabilidade nas questões relacionadas ao trânsito no Município de Viçosa;

IV - priorizar a circulação de pedestres em relação aos veículos;

V - priorizar a circulação dos veículos coletivos em relação aos particulares;

VI - disciplinar os modos e serviços de transporte urbano;

VII - reduzir a necessidade de viagens;

VIII - promover a participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana;

IX - garantir boas condições de acessibilidade e mobilidade nas calçadas;

X - garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias;

XI - reduzir os conflitos entre veículos e pedestres;

XII - garantir condições seguras de deslocamento dos pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;

XIII - equilibrar a oferta e a demanda entre modos e serviços de transportes;

XIV - proibir qualquer tipo de interferência no espaço público, nas vias e nos logradouros, em detrimento das pessoas no exercício de suas atividades diárias (trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades ligadas aos usos institucionais);

XV - estimular a descentralização de instalação de serviços e comércios de grande porte, de forma a reduzir o fluxo de pessoas à área central de Viçosa.

Art. 7º São diretrizes gerais do PlanMob-Viçosa:

I - garantia à população de condições efetivas de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

II - integração das diretrizes do PlanMob-Viçosa com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

III - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

IV - incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias

Continuar

renováveis e menos poluentes;

V - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;

VI - criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado;

VII - priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados de tarifas;

VIII - aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos via digital de forma que dispensem o deslocamento desnecessário das pessoas;

IX - criação de instâncias de participação da população nas questões relacionadas à mobilidade urbana;

X - criação de instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana;

XI - adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigentes;

XII - capacitação do sistema viário sob os aspectos físicos e de sinalização;

XIII - implantação de instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à obediência à sinalização e à velocidade com que se deslocam.

Art. 8º As propostas do PlanMob-Viçosa estão divididas em estruturantes e gerais.

§ 1º Propostas estruturantes são aquelas prioritárias, responsáveis pela mitigação e, ou solução dos principais problemas de mobilidade urbana, existentes na cidade de Viçosa, em médio e longo prazo, sem as quais a efetividade da circulação urbana não será alcançada.

§ 2º Propostas gerais são aquelas de caráter pontual ou de menores proporções, com horizonte de implantação imediata ou de curto prazo.

CAPÍTULO III

PROPOSTAS ESTRUTURANTES DO PLANMOB-VIÇOSA

Art. 9º As propostas estruturantes do PlanMob-Viçosa apoiam-se nas seguintes premissas:

I - a malha viária urbana de Viçosa caracteriza-se pela falta de alternativas viárias de conexão entre bairros ou regiões da cidade, bem como por vias de dimensões insuficientes para soluções de mobilidade que exijam alargamento das calçadas ou do leito carroçável, salvo mediante desapropriação.

II - nos períodos de pico (7h30-8h30, 11h30-12h30, 13h30-14h30, 17h-30-18h30), as seguintes vias já estão operando acima da sua capacidade (baixo nível de serviço): Av. Marechal Castelo Branco e a Av. Maria de Paula Santana; Av. P. H. Rolfs; Av. Bernardes Filho; Av. Bueno Brandão; Rua Gomes Barbosa; Rua José Valentino da Cruz (Ladeira dos Operários); Rua Padre Serafim, Rua José Antônio Rodrigues, Rua dos Estudantes, Rua Feijó Behring, trecho da Av. Santa Rita entre a Travessa Francisco Gouveia e a Rua Padre Serafim; Rua Alberto Pacheco; Travessa Purdue e trechos da Rua Francisco Machado e da Av. Olívia de Castro Almeida próximos à Travessa Purdue, gerando congestionamentos de grande extensão e prejuízo social (atraso no cumprimento dos horários, estresse, poluição, consumo desnecessário de combustível,

entre outros);

III - a Rua dos Passos desempenha função de via coletora, mas em decorrência de sua limitação física, no trecho de mão dupla entre a Rua Dr. Brito e a rotatória do Hospital São João Batista, o volume de tráfego ultrapassa a capacidade da via, mesmo fora dos horários de pico, onde se observam congestionamentos frequentes, de modo que a via passa a operar no pior nível de serviço;

IV - no Campus da Universidade Federal, principal pólo atrativo de fluxo de veículos, é necessário construir outros acessos para o escoamento de tráfego para regiões diferentes da cidade;

V - o estacionamento e o fluxo de veículos comerciais pesados destinados a carga e descarga de mercadorias agravam os congestionamentos em algumas vias, sobretudo nos horários de pico, e causam danos à pavimentação;

VI - a localização do atual terminal rodoviário contribui para grande movimentação de ônibus intermunicipais, intraestaduais e interestaduais na Av. Mal. Castelo Branco, o que reduz o nível de serviço da via, dificultando o cumprimento dos horários de chegada ao terminal e a mobilidade dos demais veículos;

VII - a linha férrea representa importante eixo de conexão entre as zonas Norte e Sudeste da cidade, passando pela região central, por vários bairros (São Sebastião, Fuad Chequer, Sol Nascente, Nova Era, Laranjal, Amoras, Vau Açu, Silvestre) e pela UFV, no entanto seu uso para o transporte urbano e o grande potencial que a faixa de domínio representa para a acessibilidade de pedestres, ciclistas e para a mobilidade veicular não estão sendo aproveitados;

VIII - a oferta atual de transporte coletivo por ônibus possui linhas com trajetos de longa extensão, o que aumenta o tempo de viagem, desestimulando seu uso como alternativa ao transporte individual;

IX - as condições das calçadas em toda a extensão da malha urbana, seja do distrito sede ou dos demais distritos, são empecilhos evidentes à mobilidade e à acessibilidade urbana;

X - a inexistência de condições de circulação que favoreçam o uso de bicicletas torna inseguro e desestimula o uso desse modal pela população;

XI - a existência de uma burocracia de atendimento de serviços públicos demanda deslocamentos desnecessários à população;

XII - estudar formas de flexibilização de horários de trabalho vinculados às demais práticas cotidianas, sobretudo em consonância com a UFV.

Art. 10. São propostas estruturantes do PlanMob-Viçosa:

I - implantação do anel rodoviário para desviar do interior da malha urbana o tráfego oriundo das BR-120, BR-356 e MG-280, com base no Plano Diretor de 2000, na proposta apresentada para sua revisão em 2008 e no trabalho proposto por Silva (2012);

II - implantação das seguintes vias alternativas, com a finalidade de escoar parte do trânsito proveniente dos bairros Nova Viçosa/Posses, Fátima, Bom Jesus, Sagrada Família e Estrelas, com destino a UFV:

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

a) VL1 - via de ligação da área do Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer ao Morro do Cristo e à MG-280, próximo à Silvicultura;

b) VL2 - via de ligação da área do Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer ao Morro do Cristo

Continuar

e à Rua do Pintinho;

c) VL3 - via de ligação da área do Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer ao Morro do Cristo e ao Bairro Nova Viçosa;

d) VL4 - via de ligação da área do Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer ao Morro do Cristo e à Rua Nova.

III - implantação da VL5 - via alternativa de ligação da UFV à BR-120, próximo ao cruzamento com a Rua Antônio Lopes Lelis, com a finalidade de escoar parte do trânsito oriundo da UFV que recai na Avenida Marechal Castelo Branco.

IV - implantação das seguintes vias alternativas previstas no Plano de Desenvolvimento Físico e Ambiental da UFV-Viçosa (PDFA-UFV 2008-2013), com a finalidade de escoar o trânsito de entrada e saída da UFV:

a) Via Alternativa 2 - VA2 - que liga a Av. Prefeito Geraldo Eustáquio Reis ao campus da UFV, a partir da construção de um trevo na altura do Espaço Aberto de Eventos, seguindo pela encosta localizada aos fundos dos alojamentos Pós e Posinho, até a via que margeia as represas;

b) Via Alternativa 3 - VA3 - que corresponde ao acesso entre a rodovia BR-120, na altura do trevo de São Miguel do Anta e a Divisão de Saúde, no interior do campus da UFV;

c) Via Alternativa 4 - VA4 - que corresponde ao acesso entre a rodovia BR-120, na altura do aeroporto, e o Departamento de Veterinária, no interior do campus da UFV;

V - transformação do trecho da Rua dos Passos, entre a Rua Dr. Brito e a rotatória do Hospital São João Batista, em via de mão única para caminhões no sentido Centro-Bairros;

VI - implantação de um terminal de cargas (porto seco) em local a ser definido pela Administração Municipal, em consonância com o Plano Diretor do Município;

VII - implantação de um novo terminal rodoviário interurbano em área localizada num dos eixos de expansão urbana, descentralizado territorialmente e integrado ao sistema viário intermunicipal e local, conforme previsto no Plano Diretor do Município, e transformação do atual terminal rodoviário em terminal de ônibus urbanos e intermunicipais que atendem à microrregião de Viçosa.

VIII - implantação de ciclovia ao lado da linha férrea e ao longo do seu leito, como medida de médio prazo e desenvolvimento de estudo de viabilidade para possível implantação de VLT sobre o leito da linha férrea, como medida de longo prazo;

IX - oferta de transporte coletivo urbano com trajetos de menor extensão, preferencialmente por micro-ônibus, ligando os bairros ao Centro da cidade (linhas radiais);

X - elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis, a ser implementado em médio prazo;

XI - elaboração e implantação do Programa de Rotas Acessíveis para Pessoas em Cadeiras de Rodas e Deficientes Visuais, em caráter prioritário a ser iniciado em médio prazo;

XII - elaboração e implantação do Programa de Melhoramento das Calçadas, com incentivo da Administração Municipal, a ser iniciado em médio prazo;

XIII - ampliação da oferta de prestação de serviços e funcionalidades ao cidadão e melhoria da gestão municipal por meio de informações e experiências neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Art. 11. O anel rodoviário de que trata o inciso I do art. 10 será constituído por quatro alças:

Continuar

I - ligação da região do aeroporto (trevo de São Miguel do Anta, em frente à Usina de Lixo) à área próxima ao Parque Tecnológico e Novo Silvestre (BR-120), passando pelo Zig-Zag;

II - ligação da área próxima ao Parque Tecnológico e Novo Silvestre (BR-120) às proximidades da Colônia Vaz de Melo (BR-356);

III - ligação das proximidades da Colônia Vaz de Melo (BR-356) à MG-280, próximo à comunidade do Paraíso;

IV - ligação da MG-280, próximo à comunidade do Paraíso, à BR-120, passando pelo Palmital.

§ 1º As duas primeiras alças de que trata o caput deste artigo têm por objetivo reduzir o fluxo de veículos automotores, sobretudo de veículos pesados, nas avenidas Maria de Paula Santana e Oraidia Mendes de Castro.

§ 2º Deverá ser realizado projeto executivo e orçamento do anel rodoviário proposto, com a finalidade de solicitar recursos financeiros aos governos federal e estadual, para sua implantação.

§ 3º Será estabelecido um prazo de 20 anos para conclusão do anel rodoviário, em etapas de cinco anos.

CAPÍTULO IV PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E PROPOSTAS GERAIS DO PLANMOB-VIÇOSA

Art. 12. As propostas gerais do PlanMob-Viçosa foram organizadas por temas relacionados à mobilidade urbana, agrupados em três temáticas:

I - Sistema de Circulação Viária;

II - Sistema de Transporte Urbano e Coletivo;

III - Sistema de Planejamento, Gestão e Monitoramento da Mobilidade Urbana.

Seção I DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art. 13. A temática Sistema de Circulação Viária subdivide-se nos seguintes temas:

I - condições de acessibilidade e mobilidade a pé;

II - rotas acessíveis;

III - construção e melhoramento das calçadas existentes;

IV - hierarquização do sistema viário urbano;

V - vias urbanas;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

VI - controle de tráfego nas interseções;

VII - linha férrea;

Continuar

VIII - praças e espaços públicos;

IX - estacionamentos;

X - transporte privado;

XI - serviço de táxis;

XII - transporte de cargas;

XIII - circulação de ciclistas.

Subseção I

Das condições de acessibilidade e mobilidade a pé

Art. 14. São objetivos referentes às condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - priorizar a circulação de pedestres sobre os demais meios de transportes, especialmente em vias não estruturais;

II - priorizar a elaboração e implantação do Programa de Rotas Acessíveis para pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais;

III - estimular a política da circulação não motorizada e promover a melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança;

IV - atender a necessidade de circulação de todos os pedestres, independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

V - incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em boas condições de conforto e segurança para os pedestres.

Art. 15. São diretrizes para as condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - minimização do conflito entre o trânsito de veículos e de pedestres;

II - garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência, inclusive no tocante ao transporte público;

III - exigência da adequação dos edifícios públicos municipais, estaduais e federais, nos seus espaços externos e internos, às condições de plena acessibilidade universal;

IV - adaptação e remodelação das calçadas existentes;

V - adequação gradual das calçadas e faixas de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, visando à autonomia dos cidadãos, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

VI - definição de padrões de calçadas com características acessíveis (largura adequada, firmeza, segurança, continuidade, uniformidade, durabilidade, resistência e superfície antiderrapante), buscando o equilíbrio entre a manutenção das identidades locais e a adoção de novas tecnologias e soluções sustentáveis;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa Política de Privacidade

Continuar

VII - integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas e faixas de pedestre, visando ao pleno acesso do pedestre aos equipamentos urbanos e sociais;

VIII - implantação de estruturas de abrandamento da velocidade dos veículos nas vias urbanas;

IX - adaptação gradativa dos espaços de uso público municipal e garantia de que novos equipamentos públicos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade;

X - desenvolvimento de ações voltadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação dos pedestres e riscos à sua integridade física;

XI - desenvolvimento de ações voltadas à conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade, bem como quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e manutenção das calçadas;

XII - estabelecimento de critérios por parte da Administração Municipal para a implantação de mobiliário urbano nas calçadas e espaços públicos, priorizando a usabilidade, a acessibilidade, a estética e a adoção de tecnologias e materiais sustentáveis.

Art. 16. São propostas gerais de aplicação, em curto prazo, para as condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - proibir a ocupação da faixa livre da calçada com degraus ou rampas para acesso às edificações;

II - proibir a ocupação da faixa livre da calçada para solução de acesso às garagens;

III - obrigar a inclusão no projeto arquitetônico da edificação solução de acesso às garagens para análise do órgão municipal competente;

IV - incorporar gradualmente, na rede semafórica destinada à travessia de pedestres, dispositivos que garantam a autonomia e segurança das pessoas com deficiência visual ou com mobilidade reduzida;

V - adequar o tempo semafórico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

VI - ampliar gradualmente os espaços disponíveis para usos sociais, que podem variar de calçadas mais largas, avanços nas calçadas e esquinas, ciclovias, parklets e praças, através da supressão gradativa de vagas de estacionamento em vias públicas;

VII - elaborar o Plano de Rotas Acessíveis, o Programa de Rotas Acessíveis para Pessoas em Cadeiras de Rodas e Deficientes Visuais e o Programa de Melhoramento das Calçadas Existentes, conforme disposto nos incisos X, XI e XII do art. 10;

VIII - realizar diagnóstico nos prédios públicos com vistas a identificação das intervenções para a sua adequação às condições de acessibilidade, a começar pelas Secretarias Municipais, prédios de atendimento à saúde, Polícias Militar e Civil, Serviços de Previdência Social, Poder Judiciário e agências bancárias de bancos públicos.

Parágrafo único. A partir do Diagnóstico previsto no Inciso VIII deste artigo, deverão ser definidas as obras prioritárias, assim como as formas de sua utilização técnica e financeira, de acordo com a nossa Política de Privacidade

Subseção II
Continuar
Das rotas acessíveis

Art. 17. Caberá à Administração Municipal tomar as providências necessárias à elaboração do Plano de Rotas Acessíveis, do Programa de Rotas Acessíveis para Pessoas em Cadeiras de Rodas e Deficientes Visuais e do Programa de Melhoramento das Calçadas Existentes.

Art. 18. O Plano e o Programa de Rotas Acessíveis deverão abranger todos os perímetros urbanos do Município, dispendo sobre os passeios públicos, com vistas a garantir acessibilidade nos percursos entre os pólos geradores de maior circulação de pedestres (como órgãos públicos e locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros) e os pontos de ônibus mais próximos, conforme §3º do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), incluído a partir da Lei nº 13.146/2015.

Art. 19. É objetivo referente à construção de rotas acessíveis garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, sobretudo as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros.

Art. 20. São diretrizes para a construção de rotas acessíveis:

I - construção gradual de rotas acessíveis;

II - garantia de acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes necessárias ao seu cotidiano, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;

III - desenvolvimento de estudos técnicos para verificar a viabilidade de implantação e, ou reforma de calçadas pelo poder público a serem desenvolvidos no curto prazo.

Art. 21. São propostas para a construção de rotas acessíveis:

I - projetar e construir rotas acessíveis entre os pontos de ônibus e escolas, edifícios destinados à saúde, administração municipal, serviços de documentação, agências bancárias, entre outros edifícios de uso público, e praças;

II - projetar e construir prioritariamente rotas acessíveis para pessoas com deficiência motora ou visual a partir do cadastramento e mapeamento dos seus locais de moradias e da identificação dos trajetos necessários das residências aos pontos de ônibus e dos pontos de ônibus às suas atividades de tratamento, trabalho, estudo e lazer, a partir das seguintes orientações:

a) caso seja possível, serão retificadas as calçadas desde a residência da pessoa com deficiência motora ou visual até o abrigo ou ponto de ônibus mais próximo;

b) os abrigos ou pontos de destino serão adequados à acessibilidade, assim como a calçadas a serem usadas em sua destinação de trabalho ou estudo;

c) no caso de pessoas em cadeiras de rodas cujas residências se localizam em vias inclinadas ou onde não é possível a retificação das calçadas, a via será pavimentada de forma a possibilitar o uso de cadeiras de rodas em uma faixa paralela à calçada até o ponto de ônibus abaixo;

Utiliza-se estabelecimento em parceria com a Secretaria Municipal de Educação com a Superintendência Estadual de Educação para destinação de sala de aula acessível para oferta de atividades de ensino e capacitação para pessoas com deficiência.

Continuar

Art. 22. Caberá ao Poder Público Municipal a responsabilidade de:

I - mapear, cadastrar e manter atualizado o cadastro de pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais no órgão municipal responsável pela política social do Município;

II - promover a construção e a remodelação de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espaços urbanos de uso público nas rotas acessíveis, com a participação conjunta da União e do governo do Estado de Minas Gerais, em conformidade com a Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Parágrafo único. O cadastramento de pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais deve ser um Programa contínuo do órgão responsável pela política social do Município.

Subseção III

Da construção e melhoramento das calçadas existentes

Art. 23. Compete ao proprietário do imóvel a construção, a reconstrução e a conservação das calçadas em toda a extensão da testada do terreno, edificado ou não, observando-se o Código de Obras e o Código de Posturas do Município.

§ 1º Nos casos em que não for observado o disposto no caput deste artigo, o Poder Público notificará o proprietário, que terá um prazo de 6 (seis) a 12 (doze) meses para regularizar as condições da calçada.

§ 2º Findo o prazo fixado ao proprietário para a execução dos serviços de que trata este artigo, a remodelação ou construção de calçadas será realizada pela Prefeitura Municipal e o custo dos serviços executados será cobrado sob forma de taxa específica a ser paga pelo proprietário.

Art. 24. O Programa de Melhoramento das Calçadas deverá abranger todos os perímetros urbanos do Município, dispondo sobre as calçadas com vistas a garantir acessibilidade a todos os usuários.

Art. 25. Na elaboração do Programa de Melhoramento das Calçadas de que trata o artigo anterior, deverão ser adotadas as seguintes medidas:

I - os critérios para escolha das vias que serão contempladas com o Programa de Melhoramento das Calçadas devem basear-se na hierarquia viária, começando as obras de intervenção pelas calçadas que constituem os percursos prioritários de pessoas com deficiência e pelas vias com maior volume de circulação de pedestres nas calçadas;

II - a remodelação ou construção de calçadas para adequá-las às normas técnicas regulamentares de acessibilidade;

III - a Administração Municipal, em comum acordo com o proprietário, fixará um prazo de 6 (seis) a 12 (doze) meses para a remodelação ou construção da calçada em frente ao seu imóvel, a partir da notificação feita pelo Poder Público;

IV - a Administração Municipal estabelecerá incentivo fiscal para a realização das obras de remodelação ou construção de calçadas acessíveis;

V - findo o prazo fixado ao proprietário para a execução dos serviços de que trata este artigo, a remodelação ou construção de calçadas será realizada pela Prefeitura Municipal e o custo dos serviços executados será cobrado sob forma de taxa específica a ser paga pelo proprietário;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa Política de Privacidade

Continuar

VI - caberá ao órgão competente da Administração Municipal fiscalizar a execução da remodelação ou construção das calçadas.

Art. 26. São propostas gerais para a remodelação de calçadas existentes:

I - adequar os tipos de pisos das calçadas aos padrões estabelecidos pela Administração Municipal e pelas normas técnicas brasileiras de acessibilidade vigentes;

II - nas vias locais com duas faixas de rolamento, alargar as calçadas mantendo-se o mínimo de 6m (seis metros) de largura para o leito da via, salvo trechos em curva;

III - nas vias locais com duas faixas de rolamento e uma faixa de acostamento, alargar as calçadas mantendo-se o mínimo de 8,20m (oito metros e vinte centímetros) de largura para o leito da via, salvo trechos em curva;

IV - nas vias locais com duas faixas de rolamento e duas faixas de acostamento, alargar as calçadas existentes mantendo-se o mínimo de 10,40m (dez metros e quarenta centímetros) de largura para o leito da via, salvo trechos em curva;

V - nos casos em que o piso das calçadas existentes estiver muito acima ou muito abaixo do nível da rua e com descontinuidades na largura e no greide que impeçam soluções de acessibilidade universal, construir faixa de passeio paralela ao meio-fio e com mesma declividade do perfil do eixo do logradouro, com largura recomendada de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), desde que se garanta o mínimo de 6m (seis metros) para o leito da via, salvo trechos em curva.

Parágrafo único. Nos trechos em curva a que se referem os incisos II a V, a largura do leito da via deve ser aumentada em conformidade com projeto geométrico aprovado pelo IPLAM.

Art. 27. Na construção de novas calçadas ou na remodelação das calçadas existentes deve-se:

I - adotar o disposto nos incisos I a VII do Art. 58 do Código de Obras de Viçosa (Lei nº 1.633/2004);

II - padronizar os tipos de pisos das calçadas a ser definido pelo IPLAM

III - limitar as rampas de acesso às garagens, construídas sobre as calçadas, à inclinação máxima de 25% (vinte e cinco por cento) e à largura máxima de 80 cm (oitenta centímetros) a partir do meio-fio, de modo a preservar uma faixa livre de circulação de pedestres com seção transversal plana de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros), conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Parágrafo único. Nas remodelações das calçadas existentes, onde a largura for inferior a 2,00 m (dois metros), deve-se preservar uma faixa livre de circulação de pedestres com seção transversal plana de no mínimo 80 cm (oitenta centímetros).

Art. 28. São propostas gerais para a construção de calçadas em novos empreendimentos:

I - na submissão de projeto arquitetônico de novas edificações para fins de aprovação pelo IPLAM, tornar obrigatória a indicação da cota de nível da calçada e da cota de nível das entradas de veículos e de pedestres da edificação, de modo que os acessos não interfiram na faixa livre de circulação de pedestres na calçada.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

II - nos novos parcelamentos do solo urbano, exigir do loteador a pavimentação das vias e a execução de calçadas conforme previsto no Código de Obras e nesta Lei.

[Continuar](#)

Parágrafo único. A PMV fiscalizará a implantação de novas edificações de modo a garantir que as calçadas sejam implantadas conforme definido no Código de Obras do Município e nesta Lei, e que a nova edificação seja implantada conforme as cotas de nível indicadas no projeto arquitetônico aprovado pelo IPLAM.

Subseção IV Da hierarquização do sistema viário urbano

Art. 29. São objetivos da hierarquização do sistema viário urbano:

I - garantir que a longo prazo, as vias estruturais formem uma rede consistente, sem discontinuidades ou estrangulamentos de seção;

II - garantir condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao longo de todas as vias, mediante construção de calçadas com largura e características geométricas compatíveis com a hierarquia viária;

III - garantir condições de mobilidade aos ciclistas, sobretudo ao longo das vias estruturais.

Art. 30. São diretrizes relativas à hierarquização do sistema viário urbano:

I - adequação da seção transversal das novas vias propostas a padrões que atendam à legislação urbanística municipal, com largura suficiente para abrigar calçadas acessíveis a todos os tipos de usuários, espaço para ciclovias e para o tráfego de automóveis, de acordo com sua hierarquia no sistema viário;

II - regularização das larguras das faixas de rolamento e de acostamento das vias existentes, conforme sua hierarquia viária, onde for possível;

III - ampliação da largura das calçadas nas vias existentes, conforme a hierarquia viária, onde for possível;

IV - implantação de calçadas nos trechos de rodovias dentro do perímetro urbano.

Art. 31. São propostas gerais relativas à hierarquização do sistema viário urbano:

I - adotar faixa de rolamento de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros) nos Corredores Estratégicos existentes, quando da remodelação das calçadas;

II - adotar faixa de rolamento de, no mínimo, 3,00m (três metros) nos Corredores Principais, Secundários e Locais existentes, quando da remodelação das calçadas;

III - adotar faixa de rolamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) nas vias locais sem saída ou com extensão inferior a 150m (cento e cinquenta metros), quando da remodelação das calçadas;

IV - adotar os padrões definidos neste Plano e na legislação urbanística municipal na construção de novas vias e nos loteamentos construídos nos perímetros urbanos do Município;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

V - exigir do agente promotor do loteamento que o projeto a ser submetido ao órgão municipal responsável pela aprovação e licenciamento contenha a definição clara da hierarquia viária e soluções para redução de velocidade em vias locais.

Continuar

Art. 32. O sistema viário urbano do Município de Viçosa classifica-se hierarquicamente em sistema de vias estruturais e sistema de vias secundárias.

§ 1º O sistema de vias estruturais forma a estrutura viária urbana principal (sistema macroviário), na sede e nos distritos, e compreende os Corredores Estratégicos (CEs), os Corredores Primários (CPs) e os Corredores Secundários (CSs), conforme definidos no Plano Diretor do Município, além das vias alternativas propostas neste Plano.

§ 2º O sistema de vias secundárias compreende os Corredores Locais (CLs) e as demais vias locais, conforme definidos no Plano Diretor do Município.

§ 3º Essa classificação hierárquica decorre da função que as vias exercem no sistema viário do Município como um todo, mesmo que não possuam características geométricas compatíveis com a função que desempenham.

Art. 33. Os Corredores Estratégicos (CEs) são os principais eixos de crescimento do Município, que realizam a ligação entre o Município de Viçosa e os Municípios de Cajuri, Coimbra, Paula Cândido, Porto Firme e Teixeiras. São considerados de trânsito rápido, eixos estruturadores do transporte intermunicipal, indicadores das áreas de expansão urbana, bem como corredores comerciais e de serviços, estando diretamente vinculados a um sistema de circulação regional e interestadual.

Parágrafo único. Os Corredores Estratégicos (CEs) compreendem: rodovia BR-120 dentro dos limites do Município de Viçosa; rodovia BR-482 até o perímetro de expansão urbana do Distrito de São José do Triunfo; Av. Governador Ozanan Coelho; Av. P.H. Rolfs a partir dos limites da UFV até encontrar a BR-120; Av. Prefeito Geraldo Eustáquio Reis dentro do perímetro urbano; Av. Oráida Mendes de Castro a partir da ponte de Silvestre até a divisa com o Município de Teixeiras.

Art. 34. Os Corredores Primários (CPs) caracterizam-se por vias de grande extensão, com predominância de tráfego interbairros e intermunicipal, sendo a principal ligação ao Município de Teixeiras, bem como à via de acesso aos Municípios de Cajuri e Coimbra. Percorrem e margeiam outras zonas urbanas constituídas por bairros consolidados e de características urbanísticas distintas entre eles e concentram usos mistos de âmbito local e regional.

Parágrafo único. Os Corredores Primários (CPs) compreendem: Av. Maria de Paula Santana até a ponte de Silvestre; Av. Castelo Branco.

Art. 35. Os Corredores Secundários (CSs) compõem o sistema principal de distribuição do tráfego intrabairros, na sede e nos distritos. Caracterizam-se por vias de grande extensão, com predominância de tráfego interbairros e intermunicipal, sendo a principal ligação aos Municípios de Teixeiras e Porto Firme, bem como à via de acesso aos Municípios de Cajuri e Coimbra. Percorrem e margeiam outras zonas urbanas constituídas por bairros consolidados e de características urbanísticas distintas entre eles e concentram usos mistos de âmbito local e regional.

Parágrafo único. Os Corredores Secundários (CSs) compreendem: Av. Gumercindo Iglesias, Av. Jacob Lopes de Castro, Av. Joaquim Lopes de Faria, Rua José Lustoza, Rua Mizael Lustoza e estrada Reinaldo de Jesus Araújo.

Art. 36. Os Corredores Locais (CLs) caracterizam-se por vias de média extensão, com predominância de tráfego local e interbairros, que percorrem e margeiam outras zonas urbanas constituídas por bairros consolidados e de características urbanísticas distintas entre eles. Os CLs concentram, na maioria, comércio e serviços de âmbito local em atendimento aos bairros adjacentes.

Continuar

§ 1º Os Corredores Locais (CLs) da ZT1 - Centro no distrito sede compreendem: Av. P.H. Rolfs, Rua dos Passos, Av. Bueno Brandão, Rua César Santana, Rua Senador Vaz de Melo, Travessa Tancredo Neves, Av. Santa Rita, Travessa Purdue, Rua Luiz Megale, Rua Francisco Gouveia, Rua Padre Serafim, Rua José Valentino da Cruz e Rua Gomes Barbosa.

§ 2º Os Corredores Locais (CLs) nas demais zonas de tráfego no distrito sede compreendem: Rua Altamiro Conceição Saraiva, Rua Aníbal Pereira Santiago, Rua Anita Chequer, Rua Assad Nazas, Av. Chotaro Shymoiá, Estrada Coelho, Rua da Conceição, Rua da Violeira, Av. das Árábias, Rua das Estrelas, Rua Dr. Milton Bandeira, Rua Ezequiel Pinto, Av. Francisco de Souza Fortes, Av. Gehardus Lamberts Voorpostel, Rua Honorina de Jesus, Rua João Franklim Fontes, Rua José Edmar Amaral, Praça José Santana, Rua Joventino de Alencar, Av. Juscelino Kubitschek, Rua Manoelita Lopes da Silva, Rua Maria das Neves Costa Amaral, Av. Maria das Neves de Jesus, Av. Maria de Castro Silva, Rua Morro do Cruzeiro, Rua Nossa Senhora das Graças, Av. Olívia de Castro Silva, Rua Patrimônio Santa Rita, Rua Prefeito Moacir Andrade, Rua Quinquim Fontes e Rua Vicentina Quintão de Barros.

§ 3º Os Corredores Locais (CLs) nos demais distritos compreendem: Rua Coronel Aristides Bittencourt e Rua Juquinha Moreira, no Distrito de Silvestre; Av. Aristides Dias e BR-482(no perímetro urbano do Distrito de Cachoeira de Santa Cruz); Av. Sebastião da Silva Araújo e BR-482(no perímetro urbano do Distrito de São José do Triunfo).

Art. 37. As vias alternativas propostas neste Plano compreendem:

I - Anel viário;

II - VA2 - Via Alternativa 2 (PDFA UFV-Viçosa) - ligação Av. Prefeito Geraldo Eustáquio Reis - rotatória próxima ao Posinho (UFV);

III - VA3 - Via Alternativa 3 (PDFA UFV-Viçosa) - ligação Colégio Effie Rolfs (UFV) - BR-120 próximo ao trevo de São Miguel do Anta;

IV - VA4 - Via Alternativa 4 (PDFA UFV-Viçosa) - ligação Colégio Effie Rolfs - BR-120 próximo ao aeroporto;

V - VL1 - via de ligação Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer - Morro do Cristo - MG-280, próximo à Silvicultura;

VI - VL2 - via de ligação Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer - Morro do Cristo - Rua do Pintinho;

VII - VL3 - via de ligação Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer - Morro do Cristo - Bairro Nova Viçosa;

VIII - VL4 - via de ligação Centro Administrativo Prefeito Antônio Chequer - Morro do Cristo - Rua Nova;

IX - VL5 - Via de ligação UFV - Rua Antônio Lopes Lelis.

Subseção V

Das vias urbanas

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Art. 38. São objetivos referentes ao tratamento do sistema de vias urbanas na sede e nos distritos:

Continuar

I - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de trânsito para pedestres e veículos;

II - reduzir o papel da área central de principal articuladora do sistema viário urbano e intermunicipal;

III - dotar o Município de um sistema viário integrado com as áreas urbana e rural e com o sistema viário intermunicipal.

Art. 39. São diretrizes para o tratamento das vias urbanas:

I - planejamento, execução e manutenção do sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;

II - promoção da continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

III - promoção de maior integração do sistema viário das regiões urbanas separadas por barreiras urbanísticas;

IV - articulação junto aos governos federal e estadual da integração entre a circulação rodoviária e a urbana, compatibilizando-as com o uso e a ocupação das regiões cortadas pelas rodovias;

V - promoção de tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade;

VI - adequação das condições da circulação de veículos a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, adotando medidas seguras de abrandamento de tráfego e de compartilhamento do espaço público;

VII - melhoria da qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

VIII - planejamento e operação da rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros;

IX - modernização da rede semafórica, mantendo e aprimorando o sistema de sinalização horizontal e vertical da malha viária;

X - implantação de novas estruturas e sistemas tecnológicos de informações para monitoramento e controle da frota circulante.

Art. 40. (VETADO)

Art. 41. São propostas gerais de curto prazo para o tratamento das vias urbanas:

I - estabelecer termo de parceria entre o Poder Público Municipal e a UFV com a finalidade de criar mecanismos de controle de acesso nas entradas das vias alternativas, de modo a impedir o acesso de veículos de carga e reduzir a velocidade no interior do campus, veguando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

II - identificar todas as vias urbanas com placas padronizadas;

Continuar

III - identificar as estradas rurais com placas padronizadas;

IV - denominar as estradas rurais de acordo com os critérios da nomenclatura do Plano Nacional de Viação.

Art. 42. São propostas a serem desenvolvidas em médio ou longo prazo para o tratamento das vias urbanas:

I - implementar as propostas estruturantes contidas no Art. 10;

II - transferir para o Município a jurisdição de trechos de rodovias que cumprem função de via urbana, em médio prazo;

III - elaborar projeto de desenho urbano ao longo do leito do Ribeirão São Bartolomeu, desde que este seja enquadrado como intervenção de utilidade pública, interesse social e/ou atividade eventual ou de baixo impacto ambiental, conforme exigências contidas no Código Florestal Federal e Mineiro;

IV - elaborar projeto de via alternativa ligando a Rua dos Estudantes à Avenida Marechal Castelo Branco na lateral da atual estação rodoviária, com a finalidade de desviar da Av. P. H. Rolfs o tráfego de veículos que se deslocam entre o Campus da UFV e os bairros localizados na porção norte da cidade.

Subseção VI

Do controle de tráfego nas interseções

Art. 43. São objetivos referentes ao controle de tráfego nas interseções:

I - garantir a segurança e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres nas interseções;

II - garantir a segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas interseções.

Art. 44. São diretrizes para o controle de tráfego nas interseções:

I - promoção de sinalização viária nas interseções para garantir a segurança e mobilidade de veículos e pedestres;

II - realização de intervenções físicas nas calçadas, nas proximidades das interseções, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

III - alargamento das calçadas próximas às interseções com o objetivo de facilitar a travessia de pedestres e dotar a cidade de espaços de encontro, com tratamento paisagístico.

Art. 45. São propostas de curto prazo para o controle de tráfego nas interseções:

I - implantar as intervenções propostas no projeto denominado "Tratamento de Locais Críticos - Sistema Viário da Cidade de Viçosa - MG (Relatório de Atividades), do Convênio nº 079/2015 celebrado entre o Município e a Universidade Federal de Viçosa;

II - implantar sinalização de trânsito adequada (horizontal e verticals de regulamentação, de indicação e de advertência) em trechos e interseções do sistema viário da cidade, onde houver necessidade por razões de segurança e operacionalidade;

Continuar

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa Política de Privacidade

III - implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas interseções entre vias que compõem o sistema de vias estruturais, visando ao disciplinamento do trânsito;

IV - redimensionar periodicamente os tempos de ciclo dos semáforos de modo a obter maior fluidez do fluxo de pedestres e veículos;

V - sincronizar os semáforos nos cruzamentos que permitem esta solução, de modo a possibilitar onda verde nas vias de fluxos viários de maior intensidade;

VI - manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes;

VII - realizar rebaixo no meio fio nas interseções onde não forem implantadas faixas elevadas de travessias para pedestres, conforme determina a norma técnica brasileira de acessibilidade vigente;

VIII - implantar faixas elevadas para travessia de pedestres em trechos e interseções de maior conflito de trânsito, principalmente para aumentar a segurança dos pedestres;

IX - remanejar mobiliário urbano (postes, bancas de jornais, entre outros) nas interseções, quando for necessário para garantir a visibilidade dos motoristas.

Parágrafo único. A implantação da sinalização de que trata este artigo deverá ser iniciada pelos cruzamentos que geram maior conflito no trânsito e por aqueles com maior índice de acidentes.

Subseção VII

Da linha férrea

Art. 46. São objetivos referentes à linha férrea:

I - utilizar o potencial do leito da linha férrea e da sua faixa de domínio, em toda sua extensão no Município, para o transporte urbano de passageiros, para a construção de vias alternativas, ciclovias e passeios para pedestres;

II - urbanizar o leito de linha da linha férrea dentro do perímetro urbano da sede do Município.

Art. 47. São diretrizes para a linha férrea:

I - preservação da linha férrea, incluindo o seu leito e trilhos remanescentes;

II - realização de estudos de viabilidade para a construção de trechos de vias urbanas ao longo da linha férrea;

III - utilização do leito de linha férrea como alternativa para construção de calçadas, ciclovia e espaços de lazer de uso público;

IV - impedimento da invasão da faixa de domínio da linha férrea por edificações.

Art. 48. São propostas de médio a longo prazo para a linha férrea:

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa Política de Privacidade.
I - demolir construção remanescente da rede ferroviária, próxima ao balaustre, para liberar espaço para o sistema viário;

Continuar

II - retirar os estabelecimentos comerciais que ocupam a faixa de domínio da linha férrea;

III - promover a reintegração de posse de trechos da linha férrea que foram invadidos;

IV - elaborar projeto urbanístico para o leito da linha férrea, conforme sugerido no Capítulo V - Dos Planos de Urbanização e Projetos Urbanísticos;

Art. 49. São propostas de médio prazo para a linha férrea:

I - implantar ciclovia paralelamente ao leito da linha férrea, interligando o campus da UFV ao distrito de Silvestre;

II - implantar as intervenções previstas no projeto urbanístico de que trata o inciso IV do artigo anterior.

Art. 50. São propostas de longo prazo para a linha férrea:

I - implantar as intervenções previstas no projeto urbanístico de que trata o art. 48, inciso IV.

Subseção VIII Das praças e espaços públicos

Art. 51. São objetivos referentes ao tratamento do sistema de praças e espaços públicos:

I - garantir acesso seguro dos pedestres às praças e espaços públicos;

II - garantir segurança aos usuários das praças e dos espaços públicos;

III - incrementar a vida pública e a interação social oferecendo ambientes acessíveis.

Art. 52. São diretrizes para o tratamento das praças e espaços públicos:

I - viabilização do acesso das pessoas com deficiência às praças e espaços públicos;

II - estabelecimento e manutenção das praças em boas condições de acessibilidade;

III - criação de praças ao longo do leito da linha férrea.

Art. 53. São propostas gerais em curto prazo para as praças e espaços públicos:

I - desenvolver projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer aos pedestres;

II - desenvolver projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade.

Art. 54. São propostas gerais em médio prazo para as praças e espaços públicos:

I - implementar os projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer os pedestres;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

II - implementar os projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade, priorizando-se as praças mais movimentadas da cidade.

Continuar

Subseção IX
Dos estacionamentos

Art. 55. São objetivos referentes ao tratamento dos estacionamentos:

I - adotar medidas reguladoras para a construção e operação de estacionamentos em lotes públicos e privados;

II - promover medidas de restrição de estacionamentos nas vias públicas;

III - realizar estudos de localização e de viabilidade referente à implantação e instalação de estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal.

Art. 56. São diretrizes para o tratamento dos estacionamentos:

I - estímulo à criação de edifícios-garagem;

II - restrição à ocupação das vagas de estacionamentos de Área Azul por tempo indeterminado ao longo do dia.

Art. 57. São propostas gerais para os estacionamentos:

I - elaborar o mapeamento e inventário do número total de vagas disponíveis na Zona Central, incluindo a oferta em via pública e estacionamentos privados;

II - congelar a oferta de estacionamento na Zona Central, e na medida em que novas vagas de estacionamentos privados sejam criadas, suprimir as vagas nas vias públicas para criar espaços para os pedestres;

III - notificar veículos estacionados em vaga de estacionamento em vias públicas, sem bilhetes ou fora do período fixado no bilhete;

IV - reservar, em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público, ou privado de uso coletivo e em vias públicas, vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência ou comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados (Art. 47 da Lei nº 13.146/2015);

V - destinar vagas para pessoas com deficiência, na proporção de 2% (dois por cento) e para idosos na proporção de 5% (cinco por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga para cada, devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade, em acordo com o Art. 47 da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) e do Art. 41 da Lei nº 10741 de 01 de out de 2003 (Estatuto do Idoso), bem como da Resolução do CONTRAN nº 303/2008).

§ 1º Além do disposto no Inciso II deste artigo, poderá haver supressão de vagas nas vias públicas para atender a intervenções urbanísticas previstas neste Plano.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas para pessoas com deficiência, com comprometimento de mobilidade e idosos deverão exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial confeccionada e fornecida pelo Órgão competente, que disciplinará suas características e condições de uso.

Continuar

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XVII do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Subseção X Do transporte privado

Art. 58. São objetivos referentes ao transporte privado:

I - reduzir a necessidade de deslocamentos rotineiros de carros e motos, especialmente para a Zona Central;

II - diminuir o índice de acidentes;

III - promover a racionalização do transporte privado individual;

IV - incluir a gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal.

Art. 59. São diretrizes para o transporte privado:

I - desestímulo ao uso de transporte privado individual na Zona Central;

II - melhoramento da qualidade do transporte coletivo;

III - estímulo às viagens a pé;

IV - estímulo ao uso de bicicleta.

Art. 60. São propostas gerais para o transporte privado:

I - ampliar a área de cobrança de Faixa Azul;

II - regulamentar os estacionamentos privados (edifício garagem, empilhamento) por meio de alteração na Lei de Uso e Ocupação do Solo, incluindo exigência de uso do térreo por comércio e/ou serviços (fachada ativa);

III - estimular ações como compartilhamento de carros (carona solidária).

Subseção XI Do serviço de táxi

Art. 61. São objetivos referentes ao serviço de táxi:

I - garantir a oferta, a qualidade e a universalidade da prestação desse serviço;

II - garantir a segurança dos usuários desse serviço.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

Art. 62. São diretrizes para o serviço de táxi [Privacidade](#)

I - facilitar a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço de táxi;

II - ampliar a qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;

III - garantir a qualidade da frota de táxis;

IV - garantir que o Município tenha o percentual mínimo de táxis da categoria acessível;

V - revisar a lei que estabelece a localização dos pontos de táxi, o número de veículos por pontos, considerando o redimensionamento de acordo com o espaço físico existente, ouvidos os órgãos municipais competentes;

VI - garantir condições de conforto e segurança nos pontos de táxi;

VII - padronizar o mobiliário dos pontos de táxi.

Art. 63. São propostas para o serviço de táxis:

I - criar, em curto prazo, uma central única de atendimento por táxi;

II - promover, continuamente, treinamentos e cursos aos taxistas sobre direção defensiva, primeiros socorros e atendimento às pessoas com deficiência;

III - estabelecer que a idade máxima do veículo será de 5 anos;

IV - destinar, no mínimo, dois táxis da categoria acessível na frota;

V - criar incentivos fiscais para os taxistas da categoria acessível;

VI - realocar, em curto prazo, o ponto de táxi da Praça Emílio Jardim e dotar os pontos de táxi de cobertura, mobiliário urbano, sinalização e iluminação.

Subseção XII Do transporte de cargas

Art. 64. São objetivos referentes ao transporte de cargas:

I - reduzir o impacto do transporte de carga sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhanças;

II - disciplinar e estabelecer as condições específicas para a circulação de veículos de carga e para a distribuição e carga e descarga de mercadorias nas vias públicas;

III - implementar políticas de circulação de transporte de carga e áreas de carga e descarga.

Art. 65. São diretrizes para o transporte de cargas:

I - disciplinamento do transporte de cargas e compatibilização com as características de trânsito e das vias urbanas;

II - criação de alternativas viárias de forma a reduzir a passagem de cargas nas áreas de maior densidade urbana;

Continuar

III - estabelecimento de diretrizes e de regulamentação para a entrega de cargas;

IV - especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação do transporte de carga;

V - restrição do excesso de carga nos eixos dos veículos, visando a aumentar a vida útil dos pavimentos, evitar maiores gastos com a conservação das vias e reduzir o congestionamento nos horários de pico.

Art. 66. São ações para o transporte de cargas, em médio prazo:

I - incentivar a implantação pela iniciativa privada de terminal de carga (porto seco) para distribuição de produtos destinados a supermercados, a lojas de eletrodomésticos e a casas de materiais de construção, em local a ser definido em consonância com o Plano Diretor do Município;

II - impedir o trânsito de veículos de carga de maiores dimensões (semi-reboques e reboques) na ZT1 - Centro;

III - realizar a distribuição de cargas na ZT1 - Centro, oriundas do porto seco, em locais previamente definidos e em unidades de transporte adequadas (caminhonetes, micro-caminhões, caminhões médio e pesado, sendo este último de no máximo três eixos), em horários regulamentados, conforme definido no inciso IV;

IV - restringir o horário de carga e descarga feita por caminhões de no máximo três eixos ao período de 19h às 7h, nos dias de semana (segunda-feira a sexta-feira);

V - permitir que a carga e ou descarga feita por micro-caminhões ou utilitários ocorra também no turno da manhã de 9h às 11h e no turno da tarde de 15h às 17h;

VI - liberar os horários de carga e ou descarga a partir de 13h dos sábados até 7h das segundas-feiras, desde que o transporte seja feito por utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos;

VII - regulamentar as ações referentes ao desaterro de lotes urbanos, mediante as seguintes exigências:

- a) a carga (solo) deverá ser transportada em veículo coberto com lona, utilizando-se caminhões de no máximo três eixos, sem excesso de carga;
- b) o volume da carga deverá ser controlado, evitando-se que o solo caia na via durante o transporte;
- c) havendo danificação do pavimento e depósito de material nas vias, a limpeza e o reparo do pavimento serão de responsabilidade do prestador do serviço.

VIII - regulamentar o transporte de materiais básicos da construção civil (areia, brita, cimento e ferragens), mediante as seguintes exigências:

- a) a distribuição de cargas deverá ser feita nos seguintes horários: 19h às 7h; 9h às 11h e 15h às 17h;
- b) para o transporte desses produtos podem ser utilizados utilitários, micro-caminhões e caminhões de no máximo três eixos), de tal forma que a carga aplicada em seus eixos não exceda os limites recomendados na legislação vigente para o transporte rodoviário com veículos comerciais;

IX - disponibilizar no órgão responsável pela gestão do trânsito da Prefeitura Municipal de Viçosa, ~~uma equipe treinada para fiscalização e cumprimento das leis de trânsito e dos horários de carga e descarga na cidade;~~
Privacidade

X - priorizar a coleta de lixo, na ZT1-Centro, em períodos noturnos, sem prejudicar a coleta de lixo

Continuar

oriunda dos estabelecimentos comerciais;

XI - realizar a coleta de lixo nas demais zonas de tráfego em horários flexíveis, de tal forma a não conflitar com os horários de maior movimentação de veículos.

Parágrafo único. A carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exceder os limites regulamentados para o transporte rodoviário de carga.

Art. 67. Caberá à Administração Municipal fiscalizar o cumprimento dos horários e locais regulamentados para carga e descarga.

§ 1º A Administração Municipal deverá disponibilizar, no órgão responsável pela gestão do trânsito, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito e dos horários e locais de carga e descarga na cidade.

§ 2º O desrespeito à regulamentação dos horários e locais de carga e descarga implicará em multas ao proprietário do estabelecimento comercial e ao responsável pela entrega ou retirada de carga.

Subseção XIII

Da circulação de ciclistas

Art. 68. São objetivos referentes ao tratamento do sistema de circulação de ciclistas:

I - criar condições para o uso de bicicletas, como meio de transporte, promovendo a adequação viária ou a construção de ciclovias;

II - estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas;

III - aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecer opção de lazer;

IV - orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres;

V - viabilizar infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;

VI - garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte;

VII - promover o aumento do uso da bicicleta na cidade;

VIII - reduzir acidentalidade envolvendo ciclistas.

Art. 69. São diretrizes para o tratamento do sistema de circulação de ciclistas:

I - estruturação de uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema cicloviário e os demais meios de transporte;

II - implantação de redes cicloviária associadas às redes de transporte público coletivo motorizado e garantia do deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

III - realização de adaptações nas vias estruturais e não estruturais, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada, quando possível;

Continuar

IV - provisão de uma rede cicloviária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de geração e atração de viagens.

Art. 70. São propostas gerais para o sistema de circulação para ciclistas:

I - elaborar projeto executivo viário de rede cicloviária e de sua respectiva sinalização;

II - realizar obras viárias necessárias à implementação de vias cicláveis e de sinalização sobre infraestrutura existente;

III - realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de paraciclos e bicicletários;

IV - realizar estudos para a implantação de um sistema de locação de bicicletas.

Art. 71. São propostas prioritárias para o sistema de circulação de ciclistas, em médio e longo prazo:

I - implantação de ciclovia ao longo da linha férrea;

II - implantação de ciclofaixas ao longo da Av. Marechal Castelo Branco;

III - implantação de ciclofaixas ao longo da Av. Maria de Paula Santana após a implantação da alça do anel rodoviário que ligará a área próxima ao Parque Tecnológico e Novo Silvestre (BR-120) à região do aeroporto (trevo de São Miguel do Anta, em frente à Usina de Lixo).

Seção II

DO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO COLETIVO

Art. 72. A temática Sistema de Transporte Urbano e Coletivo subdivide-se nos seguintes temas:

I - sistema de circulação para o transporte coletivo;

II - abrigos e pontos de ônibus urbanos.

Subseção I

Do sistema de circulação para o transporte coletivo

Art. 73. São objetivos referentes ao sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - garantir a qualidade dos serviços de prestação das concessionárias de transporte coletivo urbano e rural;

II - garantir boas condições de trafegabilidade das vias servidas por linhas de ônibus;

III - garantir transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

IV - garantir à população oferta diária e regular de transporte público.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Art. 74. São diretrizes do sistema de circulação para o transporte coletivo:

Continuar

I - revisão da concessão de transporte coletivo por ônibus, cujo prazo se extingue em 2019;

II - adoção de concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte público;

III - adequação de veículos de transporte coletivo urbano e rural à demanda, utilizando tecnologias atuais e sustentáveis;

IV - inclusão de abrigos e informações referentes a trajetos e horários nos pontos de ônibus, nos locais onde houver disponibilidade de espaço;

V - implantação de novos corredores de transporte coletivo;

VI - melhoria do tempo de espera e da pontualidade dos ônibus nos pontos de embarque e desembarque de passageiros.

Art. 75. São propostas gerais de curto prazo para o sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - garantir por meio dos procedimentos jurídicos pertinentes e conforme legislação vigente, a contratação de empresa(s) para a prestação de serviços de transporte coletivo urbano, mediante prévio estudo financeiro que definirá as regras e normas de funcionamento e operação de serviços de transporte coletivo urbano no Município;

II - ampliar o número de linhas de ônibus para atrair mais usuários ou planejar melhor as já existentes;

III - criar ou planejar linhas mais diretas e conseqüentemente mais rápidas, com emprego de micro-ônibus;

IV - disponibilizar funcionários do órgão responsável pela gestão do trânsito na Prefeitura Municipal para fiscalizar a oferta do transporte coletivo por ônibus, a fim de monitorar os tempos de embarque contidos nas tabelas de horário nos pontos de ônibus, bem como monitorar o trânsito nas vias, nos turnos da manhã e da tarde, para identificar e solucionar os locais de congestionamento que podem prejudicar a pontualidade dos ônibus;

V - promover a bilhetagem eletrônica, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis, com as seguintes características:

a) o bilhete único pode ser implantado nos casos em que o usuário necessitar tomar dois ônibus para se deslocar de uma origem a um destino, de modo a pagar apenas o valor de uma passagem;

b) nos casos mencionados no parágrafo anterior, deverá haver uma limitação de tempo durante a operação de desembarque e a de embarque, em torno de 15 a 30 minutos, para que este benefício seja concedido;

c) o bilhete único não se aplicará quando o segundo trecho da viagem for de retorno.

VI - criar linhas de ônibus para atender especificamente aos moradores com deficiência motora, que passarão pelos endereços dos moradores que estejam devidamente cadastrados no órgão responsável pela política social do Município;

VII - disponibilizar no mínimo 1 (um) micro-ônibus dotado de equipamentos para transporte de ~~personas com deficiência motora por linha de ônibus mencionada no inciso anterior, por linha de~~ ~~atender especificamente os usuários de rotas acessíveis;~~ ~~atender especificamente os usuários de rotas acessíveis;~~

VIII - garantir aos usuários da zona rural o atendimento por ônibus dotados de equipamentos para

Continuar

transporte de pessoas com deficiência motora;

IX - elaborar estudo para analisar a viabilidade de implantação de ônibus ou micro-ônibus circulares na região central da cidade, com pequenos intervalos de tempo entre eles, ou seja, com maior frequência, com a finalidade de desestimular circulação de automóveis na área central.

Parágrafo único. Para a otimização da prestação dos serviços mencionado no inciso VI deste artigo, poderão ser utilizados aplicativos para celulares para a solicitação ou dispensa dos serviços diariamente.

Art. 76. São propostas gerais para o sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - modernizar as informações do sistema de transporte coletivo por ônibus, de tal forma que seus usuários sejam informados através de painéis eletrônicos sobre a localização dos ônibus em relação aos pontos de parada, ou ainda, por meio do uso de aplicativos em celulares para esta finalidade;

II - atualizar as linhas de ônibus destinadas a atender especificamente aos moradores com deficiência motora, conforme o aumento da demanda.

Subseção II

Dos abrigos e pontos de ônibus urbanos

Art. 77. São objetivos referentes aos abrigos e pontos de ônibus urbanos:

I - garantir condições adequadas de estrutura e acessibilidade nos pontos e abrigos de ônibus.

II - dotar o Município de abrigos de ônibus cobertos.

Art. 78. São diretrizes para os abrigos e pontos de ônibus:

I - estabelecer padrões técnicos e construtivos para os abrigos e pontos de ônibus;

II - estabelecer padrões para a pavimentação das vias nos pontos de parada de ônibus;

III - instalar abrigos de ônibus nos pontos de parada, localizados nas vias onde as condições geométricas das calçadas permitirem.

Art. 79. São propostas gerais de curto prazo para os abrigos e pontos de ônibus:

I - desenvolver projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus, para favorecer aos pedestres;

II - estruturar a rede de abrigos de ônibus, de forma que, além de boa qualidade e durabilidade, possuam pontos de iluminação própria, bancos, espaços para pessoas em cadeira de rodas, lixeiras e mapas com informações operacionais sobre a rede de transporte e o órgão gestor;

III - implantar abrigos de ônibus nas vias arteriais e coletoras, dentre elas: Av. P. H. Rolfs, Av. Santa Rita, Av. Bueno Brandão, Rua Gomes Barbosa, Rua dos Passos, Av. Jacob Lopes de Castro, Av. Joaquim Lopes de Faria, Av. Bernardes Filho, Av. JK etc,

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

IV - padronizar os abrigos de ônibus via um projeto tipo que garanta aos usuários segurança, conforto e acessibilidade, principalmente para pessoas com deficiência, além de boa aparência, economia e durabilidade;

Continuar

V - dotar os abrigos e pontos de parada de transporte coletivo dos seguintes elementos mínimos: sinalização vertical, iluminação, bancos, proteção de vidro ou similar na parte posterior do abrigo, espaço coberto reservado para pessoa em cadeira de rodas, lixeira e sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário;

VI - realocar os abrigos de ônibus já implantados que não obedecem à padronização poderão em pontos onde a demanda pelo transporte coletivo por ônibus é menor;

VII - corrigir os defeitos das calçadas e adequar o pavimento das calçadas, guias e sarjetas nos pontos de parada de transporte coletivo de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas (Art. 48 da Lei nº 13.146/2015);

VIII - adequar a frota de ônibus urbanos de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas. (Art. 48 da Lei nº 13.146/2015).

Seção III

DO SISTEMA DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E MONITORAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

Art. 80. A temática Sistema de Planejamento, Gestão e Monitoramento da Mobilidade Urbana subdivide-se nos seguintes temas:

- I - planejamento e gestão da mobilidade urbana;
- II - viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana;
- III - legislação urbanística e de transportes;
- IV - campanhas de educação para a mobilidade urbana;

Subseção I

Do planejamento e da gestão da mobilidade urbana

Art. 81. São objetivos referentes ao planejamento e à gestão da mobilidade urbana:

- I - ampliar a capacidade de planejamento e gestão do Município;
- II - incluir pedestres e ciclistas como foco do planejamento urbano;
- III - reestruturar a gestão local com o fortalecimento do papel regulador dos órgãos gestores do trânsito;
- IV - incluir a mobilidade urbana como uma das prioridades da política de investimentos dos recursos municipais;
- V - incluir a participação comunitária no acompanhamento da gestão do PlanMob;

Continuar

VI - ampliar o número de agentes de trânsito.

Art. 82. São diretrizes para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana:

I - aprimoramento da fiscalização do sistema de controle de tráfego;

II - redirecionamento dos investimentos de infraestrutura do transporte individual para a construção e o desenvolvimento do transporte público de qualidade, bem como para o transporte individual não motorizado;

III - utilização de inovações tecnológicas em informação e comunicação que permitam direcionar o deslocamento de veículos de forma eficiente e em tempo real;

IV - utilização de inovações tecnológicas em informação e comunicação que permitam reduzir a necessidade de deslocamento das pessoas para a marcação de consultas, pagamento de taxas, entrada de documentação, dentre outros, nos órgãos municipais;

V - capacitação técnica de equipe responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana;

VI - informatização da gestão de políticas urbanas e sociais;

VII - promoção intensiva e contínua de campanhas de educação para o trânsito;

VIII - adequação do sistema viário próximo às edificações ou conjunto de edificações já existentes que se classifiquem como pólos geradores de tráfego, sob forma de parceria ou operação urbana consorciada, conforme previsto no Plano Diretor municipal.

Art. 83. São propostas gerais de curto prazo para o planejamento e gestão da mobilidade urbana:

I - adequar a estrutura técnica e administrativa do IPLAM para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana no Município;

II - transformar a Comissão de Trânsito em Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, como acréscimo das atribuições da referida comissão;

III - tornar disponíveis no portal da Prefeitura e via aplicativos, as informações sobre todas as linhas, os pontos e os abrigos de ônibus, com o fornecimento de listas e mapas;

IV - realizar concurso público para contratação de novos agentes de trânsito, até atingir a meta de 1 agente por 1.000 veículos motorizados;

V - estabelecer termo de parceria entre o Poder Público Municipal e a UFV com a finalidade de realizar o mapeamento numérico das edificações do campus da UFV, visando à atuação da Política Militar no interior do campus;

VI - instalar mecanismos efetivos para controle da velocidade nas vias urbanas, tais como rampa elevada para pedestres, radar, temporizador, entre outros;

VII - regulamentar os locais de paradas de vans e de veículos de transporte escolar;

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

VIII - rever periodicamente o dimensionamento dos tempos de ciclo dos semáforos conforme a variação do fluxo de veículos;

Continuar

IX - multar ciclistas que circulam na contramão na ZT1 - Centro, salvo se estiverem empurrando as bicicletas;

X - criar procedimentos administrativos para regulamentar os serviços de transporte urbano, dentre eles os serviços de frete, transporte de solo escavado, material de construção, entulho, entregas motorizadas e serviços prestados por táxis, vans e ônibus;

XI - realizar estudos para incluir na legislação municipal a destinação de percentual de recursos obtidos em multas para a gestão de ciclovias e calçadas;

XII - divulgar sistematicamente informações sobre programas, ações e obras relativas à mobilidade urbana em desenvolvimento na Prefeitura Municipal;

XIII - criar equipes na Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal responsáveis pela manutenção periódica e pela manutenção de rotina das vias urbanas, sarjetas e calçadas;

XIV - criar equipe técnica no IPLAM responsável por avaliar e dar solução *in loco* aos problemas das calçadas existentes e por fiscalizar a implantação das edificações de modo a garantir as condições de acessibilidade nas calçadas;

XV - mapear e caracterizar os pólos geradores de tráfego;

XVI - exigir a realização de estudo de impacto de vizinhança (EIV) nas construções, reformas e ampliações de edificações ou conjuntos de edificações que se classifiquem como pólos geradores de tráfego, conforme legislação urbanística municipal;

XVII - disciplinar a implantação de equipamentos urbanos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à Lei Federal nº 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito") e às diretrizes deste Plano;

XVIII - reservar área para colocação de contêineres de lixo nas faixas de acostamento das vias ou em faixas de alargamento das calçadas, de modo a desobstruir os passeios;

XIX - implantar quantidade suficiente de contêineres de lixo de acordo com a quantidade de lixo gerada;

XX - manter limpos os contêineres de lixo.

Art. 84. A manutenção de rotina de que trata o inciso XIV do artigo anterior inclui pequenos reparos nos pavimentos das vias, sarjetas e locais públicos, enquanto a manutenção periódica refere-se a serviços de maior abrangência, tais como recapeamento, nova pavimentação, entre outros.

§ 1º A equipe responsável pela manutenção de rotina será constituída por um técnico da Secretaria de Obras, pedreiros e serventes.

§ 2º A equipe responsável pela manutenção periódica poderá ser terceirizada.

Art. 85. A equipe de que trata o inciso XV do artigo anterior será constituída por técnico do IPLAM e estagiários, com formação nas áreas de Arquitetura e Urbanismo, ou Engenharia Civil, ou Engenharia de Agrimensura.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

Parágrafo único. Essa equipe deverá orientar e acompanhar a execução das correções e melhorias nas calçadas existentes, que forem executadas pela equipe de manutenção de rotina.

Continuar

Art. 86. Cabe ao órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade urbana no Município:

I - executar e monitorar a implantação do PlanMob-Viçosa;

II - promover a atualização do PlanMob-Viçosa a cada 5 anos, ou em casos excepcionais, definidos pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

III - promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

IV - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

V - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à mobilidade urbana no Município.

Subseção II

Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 87. (VETADO)

Art. 88. (VETADO)

Art. 89. (VETADO)

Art. 90. (VETADO)

Art. 91. (VETADO)

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. (VETADO)

Subseção III

Da viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana

Art. 94. É objetivo, referente à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, criar, na Administração Pública Municipal, procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o Município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras;

Art. 95. São propostas referentes à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana:

I - criar núcleo gerenciador de projetos na estrutura municipal;

II - promover a organização da atividade de contratação de projetos elaborados por terceiros;

III - criar banco de projetos municipais relacionados com acessibilidade e mobilidade urbanas.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Subseção IV

Da legislação urbanística e de transportes

Art. 96. São objetivos referentes à legislação urbanística e de transportes:

I - compatibilizar a legislação urbanística municipal;

II - articular os setores responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito, obras e fiscalização no sentido de aperfeiçoar a gestão da mobilidade urbana.

Art. 97. São diretrizes para a legislação urbanística e de transportes:

I - incentivo ao melhor uso da infraestrutura logística instalada na cidade, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

II - planejamento, implantação e ampliação da cadeia logística de diferentes modais;

III - planejamento, implantação e ampliação da infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

IV - regulamentação e monitoramento da circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

V - planejamento de soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos e as interferências entre este sistema e os demais fluxos intermunicipais.

Art. 98. São propostas gerais para a legislação urbanística e de transportes:

I - estabelecer horários especiais de trânsito de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelage em nos principais eixos ou áreas da cidade;

II - criar legislação específica para a regulamentação dos estacionamentos privativos, visando à implantação de melhorias na operação do transporte coletivo, bem como à implantação de vias preferenciais ou exclusivas de pedestres e de infraestrutura cicloviária;

Subseção V

Das campanhas de educação para a mobilidade urbana

Art. 99. São objetivos referentes às campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana;

II - contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito;

III - construir coletivamente a visão de Município e dos deslocamentos nele;

IV - democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pelo fortalecimento e inclusão de diferentes atores no processo.

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#).

Art. 100. São diretrizes para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;

Continuar

II - utilização formas de educação visando à conscientização e convivência harmônica entre pedestres e motoristas;

III - difusão de conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro no trânsito.

Art. 101. São propostas gerais para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos voltados para educação no trânsito e mobilidade urbana;

II - criar campanhas periódicas na mídia para incentivo ao uso do transporte não motorizado;

III - criar campanhas periódicas na mídia de promoção de segurança viária;

IV - realizar campanhas periódicas educativas para o controle da velocidade nas ruas e na entrada das faixas elevadas de pedestres, especialmente para os motociclistas;

V - realizar eventos de caminhada e passeios de bicicleta com gestores municipais para aproximação de autoridades e técnicos aos problemas locais de mobilidade não motorizada.

Parágrafo único. As campanhas de educação para mobilidade urbana deverão ser divulgadas por meio de cartazes, banners, folders, panfletos, palestras nas escolas, anúncios colocados no interior dos veículos de transporte coletivos e nos abrigos e pontos de ônibus.

CAPÍTULO V DOS PROJETOS URBANÍSTICOS

Art. 102. Os projetos urbanísticos a serem elaborados com a finalidade de garantir a mobilidade urbana deverão atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade (NBR 9050/2015 e a Lei nº 13.146/2015) e suas atualizações.

§ 1º Caberá à Administração Municipal providenciar a elaboração de projetos urbanísticos para, pelo menos, os seguintes logradouros públicos: Av. Marechal Castelo Branco; Av. Maria de Paula Santana; Av. Oraidia Mendes de Castro; Av. P. H. Rolfs; Rua dos Estudantes; Rua Feijó Behring; Av. Bueno Brandão; Av. Santa Rita; Av. Bernardes Filho; Praça Mário Del Giudice; Rua Dr. Horta; Rua Francisco Machado; Travessa Purdue; Rua dos Passos; Av. Jacob Lopes de Castro; Av. Gumercindo Iglesias; Avenida Juscelino Kubistchek; Rua José Francisco de Souza Fortes e Rua José Edmar Amaral (trechos urbanos da BR 356); Estrada dos Araújo; área do atual Terminal Rodoviário e do Shopping Chequer.

§ 1º Caberá à Administração Municipal providenciar a elaboração de projetos urbanísticos para, pelo menos, os seguintes logradouros públicos: Av. Marechal Castelo Branco; Av. Maria de Paula Santana; Av. Oraidia Mendes de Castro; Av. P. H. Rolfs; Rua dos Estudantes; Rua Feijó Behring; Av. Bueno Brandão; Av. Santa Rita; Av. Bernardes Filho; Praça Mário Del Giudice; Rua Dr. Horta; Rua Francisco Machado; Travessa Purdue; Rua dos Passos; Av. Jacob Lopes de Castro; Av. Gumercindo Iglesias; Avenida Juscelino Kubistchek, Rua José Francisco de Souza Fortes e Rua José Edmar Amaral (trechos urbanos da BR 356); Estrada dos Araújo; e a área do atual Terminal Rodoviário. (Redação dada pela Lei nº 2883/2020)

§ 2º Os projetos urbanísticos de que trata este artigo serão destinados à melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade e atenderão às seguintes regiões e logradouros da cidade:

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

[Privacidade](#)

I - projeto urbanístico para a Av. Marechal Castelo Branco no trecho entre a Av. P. H. Rolfs e a rotatória de acesso à via alternativa da UFV, que deverá incluir as seguintes intervenções:

Continuar

a) desativação do atual terminal rodoviário e implantação de novo terminal num dos eixos de expansão da cidade, em local a ser definido conforme orientações para a expansão urbana contida no Plano Diretor do Município;

b) (VETADO)

~~c) demolição do Shopping Chequer e realocação das lojas nele existentes no Terminal de Integração de Ônibus Urbano e Intermicrorregional. (Revogada pela Lei nº 2883/2020)~~

II - (VETADO)

III - projeto urbanístico para as avenidas Maria de Paula Santana e Oraidia Mendes de Castro, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

a) construção de ciclofaixas ao longo de toda a extensão da Av. Maria de Paula Santana, desde o Trevo Av. Castelo Branco - BR-120 até o trevo do Silvestre;

b) construção de calçadas nos trechos em que elas estão interrompidas;

c) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas;

d) uniformização dos pisos das calçadas;

e) construção de calçadas nas frentes dos postos de combustíveis e dos estabelecimentos comerciais, preservando apenas o espaço necessário para a entrada e a saída dos veículos;

f) construção de canteiro e postes de iluminação centrais;

g) melhorias na sinalização horizontal e vertical das avenidas;

h) melhorias das condições de segurança na entrada do Clube Campestre e do acesso à Violeira, mediante implantação de rotatória ou sinalização semafórica (Vide Anexo);

i) realocação dos quiosques que ocupam área para calçada pública;

j) proibição de construções que invadam a faixa de afastamento da rodovia (faixa non aedificandi);

k) melhorias da pavimentação e a iluminação do estacionamento da Univiçosa;

l) regulamentação do estacionamento de caminhões e os pontos de carga e descarga ao longo da avenida;

m) construção de trevo no acesso ao distrito de Silvestre (Vide Anexo).

IV - projeto urbanístico para a Av. P. H. Rolfs, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

a) melhoria da qualidade da pavimentação da avenida;

b) alargamento das calçadas em trechos onde não há baias ou vagas de estacionamento para ônibus ou carga e descarga, para a instalação de bancos, lixeiras, jardineiras, plantio de árvores e iluminação com postes baixos (Vide Anexo);

c) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas;

d) uniformização dos pisos das calçadas;

e) construção de calçadas nas frentes dos postos de combustíveis, preservando apenas o espaço necessário para a entrada e a saída dos veículos;

f) construção de baias nos pontos de ônibus existentes;

g) construção de abrigo para ônibus em frente ao Edifício Tocquenville;

h) elaboração de proposta de desenho urbano no cruzamento entre a Av. P. H. Rolfs e a Travessa César Santana (Vide Anexo).

V - projeto urbanístico para a Av. Santa Rita, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

a) melhoria da qualidade da pavimentação da avenida;

b) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas;

c) uniformização dos pisos das calçadas;

d) alargamento da calçada de um dos lados da avenida entre a Rua Padre Serafim e a Rua Gomes

Continuar

Barbosa, com a possibilidade de serem usadas parcialmente por mesas de bares, respeitada a legislação municipal específica, preservando uma vaga para estacionamento rápido para a farmácia (Vide Anexo);

e) recuperação e manutenção dos passeios e jardins dos canteiros centrais por meio de parcerias entre o poder público municipal e os comerciantes;

f) construção de faixas elevadas de travessias de pedestres nos cruzamentos entre a Av. Santa Rita e a Rua Padre Serafim;

g) elaboração de projeto de desenho urbano para melhorar as condições de acessibilidade no largo existente na extremidade do canteiro central, próximo ao cruzamento com a Rua Gomes Barbosa;

h) implantação de baias com abrigos cobertos nos pontos de ônibus existentes ao lado do Colégio Edmundo Lins e em frente à creche S.O.S (Vide Anexos).

VI - projeto urbanístico para a Av. Bueno Brandão deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

a) recuperação e reforma da pavimentação da avenida;

b) alargamento da calçada ao lado do balaústre para permitir a circulação de cadeirantes;

c) transformação do estacionamento a 45º em estacionamento paralelo ao balaústre;

d) regularização da largura e do tipo de piso das calçadas;

e) construção de calçadas na frente dos postos de combustíveis (Posto Canaã e Posto Santa Rosa), preservando-se apenas o espaço necessário para a entrada e saída dos veículos;

f) alargamento da calçada entre a Travessa Felício Brandi e a Av. Santa Rita (Vide Anexo);

g) revisão do local de parada de ônibus próximo ao Laboratório Santa Rita, para construção de baia e abrigo (Vide Anexo).

h) eliminação do cruzamento com a Rua Dr. Horta e sua transformação em rua de pedestre (Vide Anexo);

i) alargamento da calçada entre a Rua Francisco Machado e a entrada do Posto Canaã, posto de combustíveis (Vide Anexo);

j) elaboração de projeto urbanístico para a Praça Mário Del Giudice e para o trecho entre as ruas José Braz da Costa Val e José da Cruz Reis, ao lado da linha férrea;

k) alargamento da calçada da Rua José Brás da Costa Val com a Rua Padre Serafim (Vide Anexo);

l) construção de rampa e reconstrução da escada do desnível entre as Ruas José Brás da Costa Val e José da Cruz Reis, no cruzamento com a Rua Padre Serafim (Vide Anexo).

VII - projeto urbanístico para a Av. Bernardes Filho, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

a) realocação dos pontos de ônibus para locais acima da confluência com a Rua Papa João XXIII, no sentido Centro-Bairro, com possibilidade da construção de abrigo em um dos lados da via;

b) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;

c) regularização da inclinação da calçada defronte ao Posto Zema, devido à sua inclinação transversal excessiva;

d) uniformização dos pisos das calçadas;

e) eliminação das vagas de estacionamento desde a edificação de número 92 (noventa e dois) (ao lado do estacionamento do Empório Vilela) até a edificação de número 32 (trinta e dois) (imediatamente antes da Lira Viçosense), devido à redução da largura do leito carroçável da via;

f) fiscalização dos horários de carga e descarga de mercadorias.

VIII - projeto urbanístico para a Rua dos Estudantes, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de](#)

a) manutenção do fluxo em sentido duplo, no trecho entre a Travessa Feijó Bhering e Rua José Antônio Rodrigues;

b) manutenção do fluxo em sentido único, no trecho entre a Av. P. H. Rolfs e Travessa Feijó Bhering;

Continuar

- c) manutenção da ciclovia passando pela Rua dos Estudantes;
- d) alteração do desenho da ciclovia, de modo alargar a calçada nos trechos onde sua largura for inferior a 2,0m, alterando a posição dos estacionamentos onde for necessário;
- e) alteração do desenho da calçada no cruzamento com a Av. P. H. Rolfs, de modo a permitir o giro à direita;
- f) retirada da baia em frente a um dos edifícios do Mundial Residência, transformando-a em calçada;
- g) proibição de estacionamento de veículos sobre a ciclovia;
- h) substituição do piso da ciclovia por pavimento de concreto de asfalto ou concreto de cimento;
- i) pintura do piso da ciclovia com cor viva (vermelho);
- j) regularização do pavimento da Rua dos Estudantes, nos trechos onde há defeitos na pavimentação da via, tornando sua superfície regular.
- k) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- l) uniformização dos pisos das calçadas;
- m) retirada do estacionamento na Rua José Antônio Rodrigues em toda a sua extensão.

IX - projeto urbanístico para a Rua dos Estudantes, que deverá incorporar as seguintes intervenções de longo prazo:

- a) revisão do traçado da ciclovia.

X - (VETADO)

XI - projeto urbanístico para a Rua Dr. Horta, que deverá incorporar as seguintes intervenções:

- a) transformação da Rua Dr. Horta em rua de pedestres, com permissão apenas da entrada dos veículos que dão acesso às garagens das residências, com entrada e saída pela Rua Alberto Pacheco;
- b) retirada dos meios fios, regularizando o pavimento, com declividade de 2% (dois por cento) para o centro da via;
- c) pavimentação da rua com bloco de concreto do tipo PAV-S, com duas cores, para delimitar a faixa de fluxo do veículo;
- d) colocação de sinalização no início da via, restringindo o acesso de veículos;
- e) melhorias da iluminação pública ao longo da via.

XII - projeto urbanístico para a Rua Francisco Machado no trecho entre a Praça Mário Del Giudice e a Praça Alice Loureiro, que deverá incorporar as seguintes intervenções:

- a) redução da largura da plataforma da via para 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
- b) ampliação da largura das calçadas de ambos os lados da via;
- c) eliminação dos estacionamentos ao longo da via, preservando apenas duas vagas com estacionamento rápido (10 minutos, com pisca alerta);

XIII - projeto urbanístico para a Praça Mário Del Giudice, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) eliminação do fluxo de veículos proveniente da Rua Dr. Horta;
- b) alargamento da calçada defronte à Rua Dr. Horta;
- c) separação do fluxo viário da Av. Bueno Brandão em duas pistas no trecho da via entre a Praça Mário Del Giudice e o ponto de ônibus, mediante sinalização viária e separação física feita por meio de tachões, para direcionar e organizar o fluxo que se dirige à Rua Francisco Machado (Vide Anexo);
- d) adoção da proposta de ciclovia apresentada para a ligação, conforme previsto neste Plano de Utilização da Proposta de Ciclovia apresentada para a ligação, conforme previsto neste Plano de Privacidade (Vide Anexo);
- e) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

Continuar

XIV - projeto urbanístico para a Praça Mário Del Giudice, que deverá incorporar as seguintes intervenções de longo prazo:

- a) elaboração de projeto de desenho urbano, para alteração da configuração da Praça para ordenar o fluxo viário;
- b) deslocamento do ponto de ônibus defronte agência dos Correios para a Praça Mário Del Giudice ao lado do Posto Santa Rosa, para dotá-lo de abrigo e baia.

XV - projeto urbanístico para a Travessa Purdue, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) redução da largura da plataforma da via para 6,00m (seis metros);
- b) proibição de estacionamento ao longo da via;
- c) ampliação em 0,40m (quarenta centímetros) da largura da calçada no lado direito da via, no sentido Av. Santa Rita - Av. Olívia de Castro Almeida;
- d) retirada dos trilhos e outros obstáculos existentes nas calçadas;
- e) ampliação para no mínimo 2,00m (dois metros), dos raios de curvatura nos cruzamentos com a Rua Francisco Machado e Avenida Santa Rita, de modo a facilitar a conversão dos veículos;
- f) modificação da posição do poste no cruzamento com a Rua Francisco Machado, para melhorar a visibilidade dos motoristas;
- g) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XVI - projeto urbanístico para a Rua dos Passos, que deverá incorporar as seguintes intervenções de curto prazo:

- a) alargamento da calçada, no lado direito do trecho entre a Praça Silviano Brandão e na ponte do Ribeirão São Bartolomeu;
- b) adoção de fluxo viário em sentido único (sentido Centro-Bairro) para caminhões no trecho entre a Rua Dr. Brito e a Av. Jacob Lopes de Castro;
- c) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- d) uniformização dos pisos das calçadas;
- e) alargamento da calçada no trecho entre a Rua Afonso Pena e a Igreja dos Passos;
- f) implantação de ponto de ônibus com abrigo e baia no trecho defronte à Praça Senhor dos Passos;
- g) retirada dos estacionamentos no trecho entre a Igreja dos Passos e o Posto de combustível;
- h) revisão da localização do ponto de carga e descarga;
- i) implantação de sinalização com câmeras para controle de velocidade no trecho a partir da Rua Dr. Brito;
- j) reformulação da área que inclui os cruzamentos da Rua dos Passos com a Rua Benevenuto Saraiva, e as Avenidas Brasil, Jacob Lopes de Castro e Joaquim Lopes de Faria, para solucionar os conflitos de tráfego existentes;
- k) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XVII - projeto urbanístico para a Rua dos Passos, que deverá incorporar as seguintes intervenções de longo prazo:

- a) adoção de fluxo em sentido único (sentido Centro-Bairro) para todos os tipos de veículos a partir do cruzamento com a Rua Dr. Brito;
- b) adoção de fluxo em sentido único Centro-Bairro no trecho compreendido entre a Rua Afonso Pena e a Rua Dr. Brito.

Continuar

XVIII - projeto urbanístico para as avenidas Jacob Lopes de Castro e Gumercindo Iglesias, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio prazo:

- a) implantação de calçadas nos trechos onde elas inexistem;
- b) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- c) uniformização dos pisos das calçadas;
- d) garantia, nos trechos onde for possível, de duas faixas de rolamento de, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada uma, e duas faixas de acostamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura de cada lado da via;
- e) garantia, nos trechos onde não for possível atender os parâmetros da alínea anterior, de, no mínimo, duas faixas de rolamento de 3,00m (três metros) de largura cada uma, e uma faixa de acostamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura;
- f) implantação de sinalização horizontal e vertical, com vistas a garantir a segurança dos pedestres e veículos;
- g) implantação de faixa elevada de travessia de pedestres próxima aos polos geradores de tráfego e às vias transversais que dão acesso aos bairros adjacentes, com vistas a garantir a segurança dos pedestres;
- h) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XIX - projeto urbanístico para as ruas José Francisco de Souza Fortes e José Edmar Amaral, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio prazo:

- a) construção de calçadas com largura mínima de 2,00m (dois metros);
- b) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- c) uniformização dos pisos das calçadas;
- d) implantação de sinalização horizontal e vertical, com vistas a garantir a segurança dos pedestres e veículos;
- e) implantação de faixa elevada de travessia de pedestres próxima aos pólos geradores de tráfego, com vistas a garantir a segurança dos pedestres;
- f) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XX - projeto urbanístico para Rua Antônio Lopes Lelis e imediações, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- b) uniformização dos pisos das calçadas;
- c) criação de uma via paralela à Rua Antônio Lopes Lelis, dela distando cerca de 200,00m (duzentos metros), para conectar as ruas transversais dos loteamentos existentes e a serem implantados;
- d) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XXI - projeto urbanístico para a Rua Antônio Lopes Lelis e imediações, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio/longo prazo:

- a) criação de duas vias de conexão entre a Rua Antônio Lopes Lelis e a Rua Cajuri;
- b) preservação da faixa não edificante de 30,00m (trinta metros) ao longo do Ribeirão Santo Antônio;
- c) criação de praça entre uma das conexões criadas e a faixa não edificante;
- d) criação de conexão entre a Rua Antônio Lopes Lelis e a Via Alternativa 3 do PDFA-UFV (Vide Anexo);
- e) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

Utiliza-se a seguinte nomenclatura para as intervenções de médio e longo prazo:
Privacidade

Continuar

XXII - projeto urbanístico para a área da Estrada Reinaldo de Jesus Araújo, acesso aos conjuntos

habitacionais Benjamim José Cardoso (Coelha) e Sol Nascente, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) execução da plataforma da via, com pelo menos 9,00m (nove metros) de largura;
- b) implantação de pavimentação asfáltica na via;
- c) construção de calçadas de 2,00m (dois metros) de largura de cada lado da via;
- d) implantação de drenagem e arborização urbana na via;
- e) implantação de iluminação pública na via;
- f) construção de abrigos de ônibus;
- g) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XXIII - projeto urbanístico para a área do atual Terminal Rodoviário e do Shopping Chequer, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio prazo:

- a) manutenção do pavimento térreo do atual terminal rodoviário como terminal para ônibus urbanos e intermunicipais;
- ~~b) acréscimo de pavimento em nível superior ao atual, com ligação ampla e acessível à Av. Marechal Castelo Branco, para ser utilizado como espaço para abrigar as lojas do atual Shopping Chequer;~~ (Revogada pela Lei nº 2883/2020)
- c) manutenção do ponto de táxi no mesmo lugar;
- d) melhorias das condições das calçadas, mobiliário e paisagismo na praça localizada em frente ao atual terminal rodoviário;
- ~~e) demolição das lojas do atual Shopping Chequer, de modo a criar espaço público dotado de mobiliário urbano e áreas de convivência para a população;~~ (Revogada pela Lei nº 2883/2020)
- f) alargamento e padronização das calçadas próximas às esquinas com a Av. P. H. Rolfs até a faixa de pedestres de acesso ao ponto de ônibus na Praça do Rosário;
- ~~g) compatibilização do desenho urbano do espaço público resultante da demolição do Shopping Chequer com as intervenções realizadas ao longo do Ribeirão São Bartolomeu;~~ (Revogada pela Lei nº 2883/2020)
- h) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XXIV - (VETADO)

XXV - (VETADO)

XXVI - projeto urbanístico para a Avenida Maria de Castro Silva, no trecho entre a Rua Francisco de Souza Fortes e o bueiro de transposição de talvegue, no Bairro Nova Era, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) implantação de calçadas nos trechos onde elas inexistem;
- b) correção das irregularidades transversal e longitudinal das calçadas existentes;
- c) uniformização dos pisos das calçadas;
- d) garantia de duas faixas de rolamento de, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada uma, ao lado dos trilhos da linha férrea;
- e) preservação dos trilhos da linha férrea para futura implantação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos);
- f) criação de faixa de acostamento entre os trilhos e a linha de arborização urbana;
- g) criação de ciclovia ao lado da faixa do acostamento, entre a linha de arborização urbana e a calçada;
- h) manutenção do calçamento da via em blocos de concreto poliédricos;
- i) implantação de sinalização horizontal e vertical, com vistas a garantir a segurança dos pedestres e veículos;

Continuar

j) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XXVII - projeto urbanístico para a Avenida Maria de Castro Silva, no trecho que se estende do bueiro de transposição de talvegue, no Bairro Nova Era, até a Rua Eurico Marangon, no Bairro Vale do Sol, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) implantação de calçadas nos trechos onde elas inexistem;
- b) uniformização dos pisos das calçadas;
- c) garantia de duas faixas de rolamento de, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada uma, ao lado dos trilhos da linha férrea;
- d) preservação dos trilhos da linha férrea para futura implantação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos);
- e) criação de ciclovia ao lado dos trilhos da linha férrea;
- f) implantação de praça no trecho onde existe arborização urbana;
- g) manutenção do calçamento em blocos de concreto poliédricos;
- h) implantação de sinalização horizontal e vertical, com vistas a garantir a segurança dos pedestres e veículos;
- i) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo das vias, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

XXVIII - projeto urbanístico para a via de acesso ao bairro Romão dos Reis, que deverá incorporar as seguintes intervenções de médio e longo prazo:

- a) implantação de pavimentação asfáltica na via;
- b) construção de calçadas de 2,00m (dois metros) de largura em pelo menos um dos lados via;
- c) implantação de drenagem e arborização urbana na via;
- d) implantação de iluminação pública na via;
- e) construção de um novo abrigo de ônibus;
- f) correção dos problemas de drenagem superficial (caixas coletoras, bueiros de greide e sarjetas) em diversos trechos ao longo da via, onde a ausência de drenagem compromete a segurança do trânsito.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 103. O PlanMob Viçosa será objeto de revisões e atualizações periódicas, alternadas entre si, a cada dez anos.

Parágrafo único. A primeira revisão ocorrerá no prazo de dez anos, contados da data de publicação desta Lei.

Art. 104. As revisões prescritas no art. anterior serão precedidas de elaboração de diagnóstico e prognóstico da mobilidade urbana, e deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho, a partir dos relatórios anuais de balanço relativos à implantação do PlanMob e seus resultados, realizados pelo IPLAM;

II - avaliação de tendências do Sistema de Mobilidade Urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 105. O Município poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob-Viçosa.

Art. 106. São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

ANEXO I

ANEXO II. PROPOSTAS MACROVIÁRIAS

ANEXO III. PROPOSTAS DE VIAS ALTERNATIVAS

ANEXO IV. PROPOSTA DE ROTAS ACESSÍVEIS

ANEXO V. PROPOSTA DE CICLOVIA

ANEXO VI. MAPA DE PERCURSOS DE MELHORAMENTOS DAS CALÇADAS

ANEXO VII. PROPOSTAS PARA INTERSEÇÕES VIÁRIAS: . GLOSSÁRIO

I - rotatória Maria de Paula Santana x Acesso Violeira/Campestre interseção

II - interseção Rua Padre Serafim x Rua José Braz da Costa Val Gouveia

III - interseção Avenida P.H. Rolfs x Rua dos Estudantes

IV - interseção Rua Dr. Brito x Rua Afonso Pena

V - Praça Mário Del Giudice e intermediações

VI - Praça Emílio Jardim intermediações

VII - Avenida Santa Rita x Avenida Bueno Brandão

VIII - rotatória Trevo Silvestre

IX - Rotatória FAMA (rotatória Trevo Av. Castelo Branco-BR-120)

ANEXO VIII - PONTOS DE ÔNIBUS E BAIAS:

I - modelo de abrigo de ônibus

II - abrigo e baia de ônibus em frente ao Colégio Edmundo Lins

III - abrigo e baia de ônibus em frente à Creche SOS (Av. Santa Rita)

IV - abrigo e baia de ônibus em frente ao Correio (Av. Bueno Brandão)

ANEXO IX - INTERVENÇÕES NAS CALÇADAS:

I - avanço na calçada para contorno de poste

II - avanço na calçada para instalação de parklets

ANEXO X - SOLUÇÕES PARA CALÇADAS

Art. 107. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Viçosa, 21 de maio de 2020. Sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Ângelo Chequer
Prefeito Municipal

Continuar

(A presente Lei foi aprovada em reunião da Câmara Municipal, no dia 26/11/2019)

Download Anexo: Lei Ordinária Nº 2823/2020 - Viçosa-MG
(www.leismunicipais.com.brhttps://s3.amazonaws.com/municipais/anexos/vicosa-mg/2020/anexo-lei-ordinaria-2823-2020-vicosa-mg-1.zip?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAI4GGM64DHHZJ3HAA%2F20220928%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20220928T162818Z&X-Amz-Expires=900&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=14622adfd5acc0022038a047d0ca253813c44962afa2f1df0722ac8ea8841428)

Nota: Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 05/01/2021

Utilizamos cookies para melhorar sua experiência neste Portal. Ao continuar navegando, você concorda com a nossa [Política de Privacidade](#)

Continuar