



“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**LEI Nº 2.704, DE 16 DE JUNHO DE 2025.**

INICIATIVA: PODER EXECUTIVO

**DISPÕE SOBRE O PLANO DE  
MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE  
BOA VISTA/RR.**

**O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE BOA VISTA**, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte

**LEI:**

**CAPÍTULO I**

**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Boa Vista e estabelece as ações para sua implementação, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**Art. 2º** A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os Artigos 21, inciso XX, e Artigo 182 da Constituição Federal de 1988, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso dentro do território municipal, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

**Art. 3º** O presente Plano de Mobilidade Urbana do Município de Boa Vista aplica-se a toda a extensão territorial do município.

**Art. 4º** O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Boa Vista poderá ser revisado e atualizado no prazo máximo de 10 (dez) anos.

**Seção I**

**Dos Conceitos e Definições**



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**Art. 5º** Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**ACESSIBILIDADE:** Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

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

**ACESSO AO LOTE:** permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas;

**BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado; é considerado equipamento urbano de apoio ao sistema ciclovitário;

**CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado conforme tipologia e hierarquia viária;

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

**CICLOVIAS:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado fisicamente da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

**ESTACIONAMENTOS DISSUASÓRIOS:** também chamados de estacionamentos periféricos, estacionamentos remotos ou *park and ride*, são locais associados a terminais de transporte coletivo, destinados à transferência de um modo de transporte de baixa capacidade (ex.: automóveis, motocicletas), para um modo de transporte de alta capacidade (ex.: ônibus, trem ou metrô);

**FAIXA LIVRE DE CIRCULAÇÃO:** Faixa da calçada localizada entre as faixas de serviço e de acesso, destinada à circulação exclusiva de pedestres, livre de qualquer obstáculo ou barreira, inclusive aérea até 2,10m (dois metros e dez centímetros);

**FAIXA EXCLUSIVA E/OU PREFERENCIAL PARA O TRANSPORTE PÚBLICO:** faixa da via destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

**LOGRADOURO PÚBLICO:** Área urbana de domínio público que se constitui bem de uso comum do povo, sendo, portanto, de acesso irrestrito, destinada à circulação ou permanência do usuário;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**FAIXA DE SERVIÇO:** Faixa da calçada localizada ao longo do meio-fio, destinada à acomodação do mobiliário urbano, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização;

**LOGÍSTICA URBANA:** estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação de controle;

**MOBILIDADE ATIVA:** Mobilidade não-motorizada para transporte de pessoas ou de bens que faz uso unicamente de meios físicos do ser humano para a locomoção;

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

**MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** realização dos deslocamentos sem comprometimento da igualdade social nem do meio ambiente, atividades urbanas ou do próprio transporte;

**MODOS DE TRANSPORTES ATIVOS:** modalidades que se utilizam do esforço humano, como por exemplo: andar a pé, andar de bicicleta, andar de patins, andar de skate, andar de trotinetas, usar cadeira de rodas, usar velocípede não-motorizado;

**MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam de veículos automotores;

**PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir a mínima segurança contra furto;

**PISTA DE ROLAMENTO:** é a parte da via pública destinada à circulação dos veículos;

**POLO GERADOR DE VIAGEM (PGV):** são empreendimentos ou eventos de distinta natureza, que desenvolvem atividades capazes de influenciar na infraestrutura viária urbana e no uso do solo das áreas onde estão inseridos e entorno;

**RODOVIA:** estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o município com outras cidades ou regiões; via rural pavimentada;

**SISTEMA VIÁRIO:** conjunto de vias e obras (viadutos, pontes, túneis, trevos, rotatórias, etc.) destinadas ao fluxo de veículos e/ou pedestres que abrange toda a infraestrutura física necessária para o trânsito (tráfego) de veículos e pedestres;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO:** meio de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS:** serviço remunerado de transporte de passageiros, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

**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;

**TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço que permite o deslocamento de mercadorias e bens em áreas urbanas com uso de veículos de grande porte;

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

**VEÍCULO URBANO DE CARGA (VUC):** veículo de grande porte com dimensões máximas de 2,20m de largura, 6,50m de comprimento e 4,40m de altura;

**VIA:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

**ZONA 30:** região da cidade cujo sistema viário, o desenho das vias e a velocidade regulamentada permitem que a via se torne um lugar seguro para o trânsito dos diversos modos de transporte em especial os ativos, possuindo velocidade máxima regulamentada de 30km/h (trinta quilômetros por hora).

## CAPÍTULO II

### DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS

**Art. 6º** O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento orientador e normativo da Política de Mobilidade Urbana e Logística, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de pessoas, passageiros e cargas, considerando todos os tipos de veículos em suas diversas modalidades.

Parágrafo único. Nestes termos, o Plano de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios dispostos na Lei Federal nº 12.587/2012:

I – acessibilidade universal;

II – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

---



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- V – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- VI – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- VII – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VIII – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.

**Art. 7º** O Plano de Mobilidade Urbana está orientado pelas seguintes diretrizes, em consonância com o disposto na Lei Federal nº 12.587/2012:

- I – integração 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;
- II – democratização do espaço viário;
- III – prioridade aos pedestres e aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- IV – garantia do abastecimento e circulação de bens;
- V – gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens;
- VI – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- VII – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- VIII – priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário com foco na otimização do sistema de transporte público coletivo e especiais;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

IX – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

**CAPÍTULO III**

**DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BOA VISTA**

**Art. 8º** O Plano de Mobilidade Urbana de Boa Vista contempla diretrizes e objetivos que envolvem a organização e gestão integrada, tanto da mobilidade geral, quanto das especificidades da circulação de carga e do modo cicloviário, estando em consonância com as demais normas correlatas ao tema.

**Seção I**

**Das diretrizes e objetivos específicos**

**Art. 9º** O Plano de Mobilidade Urbana de Boa Vista é orientado pelas seguintes diretrizes, definidas em onze eixos descritos abaixo:

- I – proporcionar melhorias às condições urbanas da população – no que se refere à acessibilidade e à mobilidade – reduzindo as desigualdades entre os diferentes setores da sociedade e promovendo a inclusão social;
- II – diminuir a necessidade de realização de viagens longas;
- III – viabilizar deslocamentos mais eficientes pelo território municipal;
- IV – incentivar criação e fortalecimento de centralidades nos bairros;
- V – promover uma Mobilidade Urbana Sustentável;
- VI – otimizar a operação do sistema de transporte público urbano;
- VII – consolidar a gestão democrática e integrada como garantia do aprimoramento contínuo da Mobilidade Urbana;
- VIII – promover o crescimento ordenado do município;
- IX – regulamentar e readequar áreas de estacionamentos ao longo das vias;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

X – regulamentar e readequar a circulação de veículos de carga;

XI – estimular a gestão pública da mobilidade e dos transportes.

**Art. 10.** O Plano de Mobilidade Urbana de Boa Vista, em consonância com as diretrizes estabelecidas, possui os seguintes objetivos específicos:

I – conectar a rede viária para otimizar os fluxos entre regiões;

II – promover a segurança viária por meio de estratégias integradas para redução de acidentes e melhoria da mobilidade urbana

III – promover soluções de mobilidade urbana segura e inclusiva para a primeira infância;

IV – tornar o transporte público coletivo mais integrado e atrativo;

V – potencializar o uso da mobilidade ativa;

VI – incentivar o desenvolvimento econômico por meio do modo ciclovitário;

VII – regulamentar o transporte alternativo de passageiros;

VIII – promover a proteção das áreas verdes, integrando-as à malha viária;

IX – regulamentar o transporte de carga;

X – ampliar as conexões da zona urbana com a rural;

XI – viabilizar a gestão eficiente de informações relativas à mobilidade;

X – incentivar o desenvolvimento turístico do município.

#### CAPÍTULO IV

#### DAS AÇÕES REFERENTES À OTIMIZAÇÃO DAS CONEXÕES DA REDE VIÁRIA

**Art. 11.** A conexão da rede viária será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – otimizar os fluxos viários em 03 (três) frentes:



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

Ia) implementação de Sistema Binário: conversão das vias paralelas em vias de sentido único e complementares entre si, para reduzir conflitos viários, aumentar a fluidez do tráfego e melhorar a segurança de pedestres e motoristas;

b) duplicação de vias: ampliação da capacidade viária para reduzir os congestionamentos, especialmente nos corredores de maior demanda, promovendo uma redistribuição mais equilibrada dos fluxos de tráfego;

c) reorganização de rotatórias: mitigação dos congestionamentos, para reduzir os índices de acidentes e melhorar a integração entre os diferentes modais de transporte, assegurando um trânsito mais eficiente e sustentável;

II – obras estruturantes e expansão das conexões viárias;

III – regulamentação de estacionamentos;

IV – requalificação de vias;

V – adequação hierárquica viária do município

## CAPÍTULO V

### DAS AÇÕES REFERENTES À PROMOÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

**Art. 12.** A Promoção da segurança viária será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – dispor de sinalização horizontal e vertical,

II – implantação de Faixa de retenção para motocicletas;

III – a Elaboração de um Plano de Segurança Viária;

IV – criação de Zonas 30 e Zonas de amortecimento

## CAPÍTULO VI

### DAS AÇÕES REFERENTES À PROMOVER SOLUÇÕES DE MOBILIDADE URBANA SEGURAS E INCLUSIVAS PARA A PRIMEIRA INFÂNCIA



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**Art. 13.** As soluções de mobilidade urbana, seguras e inclusivas para a primeira infância, será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

- I – promover entornos escolares seguros;
- II – estimular a mobilidade ativa;
- III – ampliar a implantação dos caminhos da primeira infância.

**CAPÍTULO VII**

**DAS AÇÕES REFERENTES AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MAIS INTEGRADO E ATRATIVO**

**Art. 14.** As soluções referentes ao transporte público coletivo mais integrado e atrativo serão cumpridas por meio de programas, projetos e ações a saber:

- I – possível implantação de linhas de ônibus interbairros;
- II – possível expansão da malha de faixas exclusivas de transporte público coletivo;
- III – promover o compartilhamento da faixa exclusiva entre ônibus, transporte escolar, e táxi, táxi-lotação;
- IV – viabilizar a implantação de novos pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros;
- V – viabilizar a implantação de novos abrigos para embarque e desembarque de passageiros;
- VI – viabilizar a implantação de novos abrigos com paraciclos;
- VII – implantar o Sistema de informações ao usuário;
- VIII – viabilizar Espaço para bicicleta nos ônibus;

**Seção I**

**Dos Serviços de Transporte Público Coletivo**



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**Art. 15.** As proposições relativas ao transporte público coletivo de passageiros devem estar em consonância com as diretrizes do Plano Diretor do Município de Boa Vista.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal poderá dispor sobre instrumentos de financiamento do transporte público coletivo, contemplando inclusive a infraestrutura de mobilidade urbana necessária para o desenvolvimento das ações e programas propostos nessa lei.

**Art. 16.** As proposições relativas ao transporte público coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente, seguindo as seguintes diretrizes:

I – reorganização das linhas de transporte público coletivo para otimizar a abrangência de atendimento e oferta;

II – integração entre os sistemas de transportes;

III – regulamentar bilhetagem eletrônica para pagamento de passagens entre transportes;

IV – desenvolver e implantar sistema de monitoramento e operacionalização direcionado ao transporte coletivo de passageiros;

V – viabilizar a oferta de transporte público entre a zona urbana e rural do município de Boa Vista.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal poderá realizar estudos para concretizar a elaboração de um Plano de Transportes, servindo como referência para implementar as políticas públicas relacionadas ao segmento de transporte público.

**Art. 17.** A administração pública deverá fiscalizar o cumprimento das garantias de acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida e idosos.

## CAPÍTULO VIII

### **DAS AÇÕES REFERENTES A POTENCIALIZAR O USO DA MOBILIDADE ATIVA**

**Art. 18.** O uso da mobilidade ativa será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – incentivar a mobilidade ativa, como bicicleta, triciclo ou outro meio de transporte por tração humana;

---



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

- II – requalificar e revitalizar a malha cicloviária existente priorizando as regiões com maiores demandas;
- III – ampliar a infraestrutura cicloviária em seus diversos componentes: rede cicloviária, estacionamentos para bicicletas, bicicletas compartilhadas e elementos de apoio e proteção do ciclista;
- IV – ampliar e integrar a malha cicloviária existente priorizando as regiões com maiores demandas de uso de bicicletas;
- V – garantir vias com calçadas e passeios de acordo com as diretrizes da NBR 9050 e demais legislações vigentes;
- VI – incentivar as boas práticas de mobilidade ativa, acessibilidade e gestão de resíduos e preservação do espaço público;
- VII – garantir estacionamentos para bicicletas dentre outros modos de transporte ativo.

**CAPÍTULO IX**

**DAS AÇÕES REFERENTES AO INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO  
ECONÔMICO POR MEIO DO MODO CICLOVIÁRIO**

**Art. 19.** O incentivo ao desenvolvimento econômico por meio do modo cicloviário, será cumprido por meio de programas, projetos e ações a saber:

- I – implantação do Econociclo, que consiste em potencializar o uso das bicicletas, adaptando-as para o transporte de materiais recicláveis ou qualquer outro uso logístico;
- II – possibilidade de Criação de programa de mobilidade ativa com moeda social, que consiste em incentivar o uso de modos de transporte sustentável por meio de acumulação de “créditos” através de uma moeda social digital ao adotar comportamentos sustentáveis, como o uso de transporte público, o incentivo à caminhada ou o uso de bicicletas compartilhadas, promovendo a mobilidade ativa e sustentável na cidade.
- III – garantir a segurança viária para a atividade ciclologística, tais como uso de bicicletas elétricas, triciclos, bicicletas cargueiras e compartilhamento de bicicletas para profissionais de delivery;
- IV – estimular a oferta de bicicletas compartilhadas para cobrir todas as regiões da cidade;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

Seção I

Do Desenvolvimento do Sistema Ciclovitário

**Art. 20.** O desenvolvimento do sistema ciclovitário municipal será realizado pelo órgão municipal definido através de Decreto do Poder Executivo Municipal, que deverá detalhar e atualizar o sistema no âmbito municipal.

**Art. 21.** A proposição de um Sistema Ciclovitário integrado e eficiente para Boa Vista compõe o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

**Art. 22.** Para atingir as diretrizes e os objetivos gerais desta Lei, as estratégias para o transporte ciclovitário são:

I – identificar e hierarquizar intervenções para integrar a malha ciclovitária;

II – estabelecer critérios para o dimensionamento de vagas em bicicletários;

III – elaborar instrumentos de parceria entre as diferentes instâncias (federal, estadual e municipal) e os diferentes setores (público e privado) para proposição de ações e políticas integradas em prol do transporte do sistema ciclovitário;

IV – garantir que nos projetos de parcelamento do solo, de edificação e outros, seja contemplada a implantação de infraestrutura do sistema ciclovitário;

V – definir diretrizes de projeto que considerem o eixo e a classificação viária, o fluxo de ciclistas, a fim de garantir a segurança e integração entre modais;

VI – garantir a articulação entre os órgãos que planejam as políticas ciclovitárias e aqueles que implementam e executam a infraestrutura viária;

VII – fomentar o uso da bicicleta para diversas atividades de deslocamento, lazer ou atividade econômica;

VIII – realizar o monitoramento permanente e a execução de manutenção preventiva e corretiva da infraestrutura ciclovitária existente;

IX – realizar ações educativas para promoção da segurança no trânsito visando reduzir o número de sinistros envolvendo ciclistas;

X – ampliar as ações de fiscalização para os modos motorizados em relação às infrações envolvendo ciclistas;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

- XI – aprimorar os elementos de proteção física da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas protegidas e passeios compartilhados), buscando garantir o transporte seguro e protegido dos ciclistas;
- XII – incentivar o uso de tecnologias e inovações para garantir a atração de novos usuários para o transporte cicloviário de forma segura;
- XIII – usar tecnologias e inovações para aprimorar o processo de consolidação dos dados relativos à política cicloviária, visando a um melhor monitoramento de seus resultados e gestão;
- XIV – adotar novos elementos de apoio ao ciclista em vias e edifícios, tais como parapés e vestiários;
- XV – promover ações de incentivo e segurança viária para a atividade ciclogística;
- XVI – promover ações de incentivo à mobilidade corporativa e à mobilidade compartilhada;
- XVII – implantar sinalização de orientação aos ciclistas;
- XVIII – promover o uso da bicicleta em outras temáticas da cidade, tais como economia circular, turismo, esporte e lazer, saúde, dentre outras;
- XIX – promover ações de educação no trânsito para promoção do respeito ao ciclista.

**CAPÍTULO X**

**DAS AÇÕES REFERENTES À REGULAMENTAÇÃO DE TRANSPORTE  
ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS**

**Art. 23.** A regulamentação de transporte alternativo de passageiros será cumprida por meio de programas, projetos e ações:

- I – possível regulamentação do serviço público de transporte individual de passageiros por mototáxi e de cargas por motofrete utilizando motocicletas;
- II – promover a integração entre diversos modais de transporte alternativo;
- III – garantir a abrangência do serviço público de transporte individual de passageiros em todo território municipal.



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”  
PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA  
GABINETE DO PREFEITO**

---

**CAPÍTULO XI**

**DAS AÇÕES REFERENTES À PROTEÇÃO DAS ÁREAS VERDES, INTEGRANDO-  
AS À MALHA VIÁRIA.**

**Art. 24.** A proteção das áreas verdes, integrando-as à malha viária será cumprida por meio de programas, projetos e ações:

I – promover obras de drenagem em áreas estratégicas, priorizando a implementação de obras de drenagem eficazes em áreas estratégicas;

II – estudos para avaliar a viabilidade de implantação de medidas de infraestrutura verde e Soluções Baseadas na Natureza (SBN) para o combate à inundação;

III – recomendação para realizar inventário de emissão de gases do efeito estufa;

IV – implantar corredores verdes e vias paisagísticas destinados a aumentar a permeabilidade do solo, promover a biodiversidade e melhorar o bem-estar, priorizando soluções baseadas na natureza;

V – incorporar diretrizes de mitigação e adaptação às mudanças climáticas, renaturalização de rios e igarapés (drenagem natural) e Soluções Baseadas na Natureza no planejamento das intervenções nos sistemas de micro e macrodrenagem da área urbana;

VI – viabilizar a possível implementação de pontos de carregamento de veículos elétricos, consiste na implementação de uma rede estruturada de pontos de carregamento para reduzir as barreiras à adoção dos veículos elétricos, mitigar os impactos ambientais do setor de transportes e alinhar a cidade às diretrizes globais de desenvolvimento sustentável.

**CAPÍTULO XII**

**DAS AÇÕES REFERENTES À REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE DE  
CARGA**

**Art. 25.** A regulamentação do transporte de carga será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – regulamentar os locais de carga e descarga e horários;

II – regulamentar rotas prioritárias ao tráfego de veículos de carga;

III – viabilizar a criação de Centro de Distribuição de Cargas.



**“BRASIL: DO CABURÁÍ AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**Art. 26.** A administração pública poderá estabelecer estratégias para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, o meio ambiente e a vizinhança, promovendo controle, monitoramento e fiscalização, a saber:

- I – elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- II – definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas segundo as dimensões e os padrões de veículos;
- III – estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e nas áreas indicadas pela legislação municipal;
- IV – ampliar a fiscalização das operações de carga/descarga e do uso de veículo urbano de carga, principalmente nas zonas de restrição de circulação.

**CAPÍTULO XIII**

**DAS AÇÕES REFERENTES À AMPLIAÇÃO DAS CONEXÕES DA ZONA URBANA  
COM A RURAL**

**Art. 27.** A ampliação das conexões da zona urbana com a rural será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

- I – requalificar as vias vicinais municipais, promovendo a integração territorial;
- II – promover a inclusão social e econômica das comunidades rurais.
- III – viabilizar a implantação linha de transporte público específica para a região rural e terras indígenas;
- IV – implementar medidas que promovam a inclusão da zona rural no sistema de transporte público;
- V – viabilizar a implantação de ciclovias na zona rural e terras indígenas;

**CAPÍTULO XIV**

**DAS AÇÕES REFERENTES À GESTÃO EFICIENTE DE INFORMAÇÕES  
RELATIVAS À MOBILIDADE**



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

**Art. 28.** A gestão eficiente de informações relativas à mobilidade será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – viabilizar a possível implantação de sistema de controle de tráfego;

II – incluir no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), a possibilidade de Relatório de Impacto Sobre o Sistema de Tráfego (RIST), quando cabível;

III – ampliar a agenda de capacitação e fiscalização para a segurança no trânsito em Boa Vista, com objetivo de reduzir o número e gravidade dos sinistros de trânsito, fortalecer a pauta da mobilidade urbana e fomentar o uso seguro e responsável dos meios de locomoção sustentáveis;

IV – garantir a ordenação do uso do espaço aéreo em baixas altitudes, prevenindo conflitos e assegurando a harmonia com os demais modais de transporte.

**CAPÍTULO XV**

**DAS AÇÕES REFERENTES AO INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO  
TURÍSTICO DO MUNICÍPIO DE BOA VISTA**

**Art. 29.** As ações referentes ao incentivo ao desenvolvimento turístico do Município previsto neste plano, será cumprida por meio de programas, projetos e ações a saber:

I – adequar o desenvolvimento turístico à rede de mobilidade urbana, nos seguintes termos:

a) incentivar e apoiar à iniciativa privada e associativista para a dotação de infraestrutura turística, meios de hospedagem, de alimentação, transporte de turismo, comercialização de artesanato;

b) promover o lazer e o turismo sustentável de modo compatível com a preservação ambiental e das paisagens naturais;

c) viabilizar a consolidação de Zonas Turísticas;

d) viabilizar a criação de Aplicativo de mobilidade para o turismo, com objetivo de facilitar o deslocamento e enriquecer a experiência dos visitantes de Boa Vista;

II – incentivar o desenvolvimento sustentável nas orlas do Rio Branco, Rio Cauamé e demais regiões de balneários, nos seguintes termos:

a) viabilizar a criação de Zona Gastronômica



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

- b) viabilizar a implantação de rotas náuticas;
- c) expansão do turismo fluvial e para a promoção do transporte hidroviário;
- d) promoção de esportes aquáticos;
- e) fomentar a preservar os recursos hídricos.

III – incentivar a formação de centralidades comerciais e de serviços

**CAPÍTULO XVI**

**DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS**

**Art. 30.** Para efeito desta Lei, consideram-se Polos Geradores de Viagens:

- I – escolas, faculdades e universidades;
- II – clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III – indústrias de médio e grande porte;
- IV – terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V – centros de compras, como shoppings centers;
- VI – mercados de grande e médio porte;
- VII – igrejas;
- VIII – centro cívico;
- IX – edificações de serviços públicos;
- X – estádios e ginásios esportivos;
- XI – terminais de cargas;
- XII – eventos como shows, corridas, festivais e diversas celebrações culturais;



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

XIII – outros empreendimentos com alto nível de atração de viagens em prol do seu uso.

**Art. 31.** - Nos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de viagens deverão ser previstas vagas internas para os veículos, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo único. As vagas determinadas devem estar em local apropriado, de fácil acessibilidade e possível de ser usadas por diferentes meios de transporte.

**Art. 32.** Em Polos Geradores de Viagens com características específicas, ou com grande atração de deslocamentos por modais ativos e por transportes públicos, poderão ser elaborados projetos de circulação.

Parágrafo único. Poderão constar no projeto de circulação, rotas prioritárias de acesso aos pedestres e promoção da segurança viária;

## CAPÍTULO XVII

### DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

**Art. 33.** A previsão do número mínimo de vagas para veículos, segundo a destinação de uso e atividades da edificação, é aquela definida conforme Lei de Uso e Ocupação do Solo;

§ 1º A definição do número de vagas tem por base o incentivo ao transporte público coletivo, o estímulo à caminhada e ao uso da bicicleta e a exigência de vagas para veículos particulares na medida mínima que assegure o direito de ir e vir.

§ 2º As exigências de vagas de estacionamento de veículos deverão ser aplicadas para novas edificações e para aquelas com ampliação da área construída ou mudança de uso, reformadas ou não, dispensadas as atividades classificadas como grau de impacto de Nível 1 ou 2.

§ 3º As exigências de estacionamento ou garagem, quando aplicáveis, deverão ser atendidas dentro do lote do empreendimento ou em outro lote desde que situado no raio de 150 m (cento e cinquenta metros) a partir do ponto médio da testada.

§ 4º As dimensões e especificações de vagas, circulação de veículos e sinalização em estacionamentos e garagens deverão obedecer às disposições desta Lei e do Código de Obras e Edificações, bem como às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) se mais restritivas, observadas as normas técnicas no que couber.

§ 5º É obrigatória a demarcação das vagas de estacionamento, conforme as normas de sinalização fixadas pelo órgão municipal competente ou pelas resoluções do CONTRAN.



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

§ 6º No caso de imóveis residenciais, a demarcação de vagas poderá ser dispensada.

§ 7º As vagas de estacionamento deverão ter as dimensões mínimas de 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros de largura) de largura e 5m (cinco metros) de comprimento.

§ 8º Nos estacionamentos e garagens deverão ser consideradas, ainda, as áreas necessárias para circulação e manobra de veículos, conforme normas municipais e resoluções do CONTRAN ou normas técnicas no que couber.

§ 9º De acordo com o uso da edificação, serão exigidas ainda, na proporção e condição que a norma específica determinar:

I – vagas para pessoas com deficiência, pessoas idosas e demais prioridades cabíveis;

II – vagas ou local para embarque, desembarque e espera;

III – vagas para ônibus, ambulâncias e caminhões;

IV – vagas ou local para carga e descarga;

**Art. 34.** As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e podendo ser estabelecidos os critérios de restrição para veículos pesados.

**Art. 35.** Devem-se prover áreas específicas de estacionamento para pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN, em especial a resolução CONTRAN nº 965/2022, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

**Art. 36.** Fica permitida a criação de sistema de “Zona Azul”, a partir de estudos que julguem necessárias sua implantação, como forma de estabelecer a política de preço de estacionamentos em áreas de grande demanda, a ser estabelecidas por Decreto do Poder Executivo Municipal.

**Art. 37.** As áreas de estacionamento irregulares devem ser vistoriadas e requalificadas em prol da melhoria da acessibilidade local, seguindo as diretrizes dispostas nesta lei, sendo aplicadas também em trechos de rodovias que estão municipalizados.

Parágrafo único. Estacionamentos perpendiculares à via, sobre as calçadas, devem ser substituídos por estacionamentos paralelos ao meio-fio, liberando os trechos que margeiam os lotes apenas para circulação de pedestres, conforme análise do órgão municipal competente.



“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

CAPÍTULO XVIII

**DOS MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 38.** O Poder Executivo Municipal deve viabilizar os recursos financeiros necessários à implementação do Plano de Mobilidade por meio da utilização de diversas fontes, tais como:

- I – recursos do orçamento municipal, estadual e federal;
- II – parcerias público-privadas (PPP);
- III – concessões onerosas;
- IV – convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada;
- V – financiamentos por meio dos programas do governo federal e de organismos multilaterais;
- VI – outras fontes de custeio.

CAPÍTULO XIX

**DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Seção I

Do monitoramento e da avaliação

**Art. 39.** O monitoramento da implementação e a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana, será realizado por órgão indicado através de Decreto do Poder Executivo Municipal.

Seção II

Da revisão periódica

**Art. 40.** As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana e deverão contemplar minimamente:



“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

---

I – análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território;

II – avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Os horizontes de curto, médio e longo prazo serão definidos através de Decreto do Poder Executivo Municipal.

**Art. 41.** As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana terão periodicidade de 10 (dez) anos.

**Art. 42.** Para a consecução dos objetivos desta Lei, o Poder Executivo poderá se utilizar das consultas públicas, propostas e demais documentos previstos para o Plano de Mobilidade, que estarão disponíveis em aba própria no site oficial da Prefeitura ([www.boavista.rr.gov.br](http://www.boavista.rr.gov.br)).

**Art. 43.** É parte integrante dessa Lei o ANEXO I, O PROGRAMA TÉCNICO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE BOA VISTA.

**Art. 44.** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Boa Vista, 16 de junho de 2025.

**ARTHUR HENRIQUE BRANDÃO MACHADO**

Prefeito de Boa Vista

PUBLICADA NO DOM Nº 6374, DE 24 DE JUNHO DE 2025



“BRASIL: DO CABURAI AO CHUÍ”  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

**ANEXO I**

**PROGRAMA TÉCNICO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO  
DE BOA VISTA**

<b>Eixo 01: Conectar a rede viária por meio do reordenamento dos fluxos</b>	
1	Hierarquia viária – CAPÍTULO IV
2	Reordenamento dos fluxos – CAPÍTULO IV
3	Obras estruturantes e expansão das conexões viárias – CAPÍTULO IV
4	Regulamentação de estacionamentos – CAPÍTULO IV
5	Requalificação de vias – CAPÍTULO IV
<b>Eixo 02: Promover a segurança viária para redução de acidentes e melhor a mobilidade urbana</b>	
6	Recomendação de sinalização horizontal e vertical – CAPÍTULO V
7	Faixa de retenção para motocicletas – CAPÍTULO V
8	Elaboração de um Plano de Segurança Viária – CAPÍTULO V
9	Recomendação de criação de Zonas 30 e Zonas de Amortecimento – CAPÍTULO V
<b>Eixo 03: Promover soluções de mobilidade urbana seguras e inclusivas para a primeira infância</b>	
10	Entornos escolares seguros – CAPÍTULO VI
11	Mini-bicicletas compartilhadas – CAPÍTULO VI
12	Ampliação dos Caminhos da Primeira Infância – CAPÍTULO VI
<b>Eixo 04: Tornar o transporte público mais integrado e atrativo para as pessoas no cotidiano</b>	
13	Linhas de ônibus interbairros – CAPÍTULO VII
14	Faixa exclusiva de transporte público – CAPÍTULO VII
15	Diretrizes para implantação de novos pontos de parada – CAPÍTULO VII
16	Sistema de informações ao usuário – CAPÍTULO VII
17	Espaço para bicicleta no ônibus – CAPÍTULO VII
18	Elaboração de um Plano de Transportes – CAPÍTULO VII
<b>Eixo 05: Potencializar o uso de modos ativos</b>	
19	Ampliação e requalificação da malha cicloviária – CAPÍTULO VIII
20	Programa Calçada Segura – CAPÍTULO VIII
21	Educa Boa Vista: Construindo um Futuro Sustentável – CAPÍTULO IX – Seção I
22	Estacionamentos e Estações Compartilhadas para bicicletas – CAPÍTULO IX – Seção I
<b>Eixo 06: Incentivar o desenvolvimento econômico por meio do modo cicloviário</b>	
23	Econociclo – CAPÍTULO IX
24	Recomendação de criação de programa de mobilidade ativa com moeda social – CAPÍTULO IX
<b>Eixo 07: Atenuar os efeitos de competição entre modos distintos de transporte</b>	
25	Regulamentação de transporte alternativo de passageiros – CAPÍTULO X



**“BRASIL: DO CABURAI AO CHUI”**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA**  
**GABINETE DO PREFEITO**

<b>Eixo 08: Promover a proteção das áreas verdes, integrando-as à malha viária</b>	
26	Estudos para avaliar a viabilidade de implantação de medidas de infraestrutura-verde e Soluções Baseadas na Natureza (SBN) para o combate à inundação – CAPÍTULO XI
27	Recomendação de obras de drenagem em áreas estratégicas – CAPÍTULO XI
28	Recomendação para realização de inventário de emissão de Gases do Efeito Estufa (GEE) – CAPÍTULO XI
29	Corredor verde e vias paisagísticas – CAPÍTULO XI
30	Plano de arborização – CAPÍTULO XI
31	Plano de recuperação e revitalização de Igarapés e Lagoas – CAPÍTULO XI
32	Plano de ação climática – CAPÍTULO XI
33	Implementação de pontos de carregamento de veículos elétricos – CAPÍTULO XI
<b>Eixo 09: Ordenar e regulamentar a circulação do transporte de carga</b>	
34	Restrição ao tráfego de veículos pesados – CAPÍTULO XII
35	Rotas prioritárias ao tráfego de veículos pesados – CAPÍTULO XII
36	Regulamentação de locais de carga e descarga – CAPÍTULO XII
<b>Eixo 10: Ampliar as conexões da zona urbana com a rural</b>	
37	Criação de linha de transporte público específica para a região rural e terras indígenas – CAPÍTULO XIII
38	Georreferenciamento e monitoramento do transporte público rural – CAPÍTULO XIII
39	Ciclovias em rodovias na zona rural e terras indígenas – CAPÍTULO XIII
40	Melhoria de vias vicinais municipais – CAPÍTULO XIII
<b>Eixo 11: Viabilizar a gestão eficiente de informações relativas à mobilidade urbana</b>	
41	Sistema de controle de tráfego – CAPÍTULO XIV
42	Necessidade de elaboração de Relatório de Impacto Sobre o Sistema de Tráfego (RIST) para Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) – CAPÍTULO XIV
43	Ampliação da agenda de capacitação e fiscalização para a segurança no trânsito em Boa Vista – CAPÍTULO XIV
44	Regulamentação sobre a mobilidade do espaço aéreo – CAPÍTULO XIV
<b>Eixo 12: Incentivar o desenvolvimento turístico do município</b>	
45	Adequar o desenvolvimento turístico à rede de mobilidade urbana – CAPÍTULO XV
46	Incentivar o desenvolvimento da orla Taumanan – CAPÍTULO XV
47	Incentivar a formação de centralidades comerciais a oeste – CAPÍTULO XV
48	Rotas de barcos de lazer – CAPÍTULO XV