



LEI Nº 5.560, DE 14 DE JUNHO DE 2023

“Dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba (PlanMob - Itatiba), no âmbito da Administração Pública Municipal, na forma que especifica.”

Eu, **THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA**, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de meu cargo,

FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Itatiba, em sua 111ª Sessão Extraordinária, realizada no dia 24 de maio de 2023, aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Esta Lei estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, nos moldes previstos no artigo 24, da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e na Lei Municipal n.º 4.325/12 e alterações, que institui o Plano Diretor do Município de Itatiba SP.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

CAPÍTULO I

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais de Mobilidade Urbana

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios:

- I** – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- II** – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- III** – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- IV** – mobilidade às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;
- V** – segurança e promoção do bem-estar por meio de vias arborizadas nos deslocamentos das pessoas e bens;
- VI** – diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
- VII** – fomento à gestão democrática e controle social do planejamento;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 02)

- VIII** – redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;
- IX** – redução do consumo de energia, redimensionando a quantidade de viagens dos modais de mobilidade;
- X** – redução e fiscalização da velocidade dos veículos;
- XI** – execução de programas de ação em educação através de campanhas, e desenvolvimento de projetos específicos de segurança no trânsito que viabilizem a meta de redução das vítimas de acidentes de trânsito, tais como:
- a) criação de cursos para capacitação de professores de educação infantil e do ensino fundamental;
 - b) criação de cursos para condutores na direção segura;
 - c) inclusão de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida na educação de trânsito, sustentabilidade e trânsito e Família em Trânsito – Qualidade de Vida e Cidadania;
 - d) realização de campanhas educativas de pedestres e condutores, principalmente nos locais com maior incidência de acidentes;
- XII** – redistribuição modal, reduzindo a participação do transporte individual, aumentando a participação do transporte coletivo;
- XIII** – dar prioridade nas ações propostas na segurança do trânsito;
- XIV** – estudar a área de transportes como a infraestrutura com maior potencial para direcionar o desenvolvimento e da conformação urbanos;
- XV** – considerar que o direito à cidade não pode ser condicionado à capacidade de pagamento pela utilização dos serviços de transporte e que, portanto, os custos de deslocamento devem ser compatíveis com a renda da população, na busca da redução das desigualdades sociais;
- XVI** – administrar os diversos interesses, resultando no que denominamos de democratização da mobilidade urbana objetivando:
- a) maior acesso;
 - b) menor tempo;
 - c) menor custo;
 - d) maior conforto;
 - e) maior segurança;
 - f) maior informação.

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos gerais:

I – garantir equidade das atividades no território e fortalecimento às centralidades, levando em conta a planta oficial de setorização, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos inclusive alterando o zoneamento para flexibilizar e aumentar as atividades de comércio e prestação de serviços não poluentes nos bairros e setores da cidade em volta das escolas, descentralizando essas atividades;

II – dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano, inclusive na alteração do Macrozoneamento e do Zoneamento de Uso para contenção da dispersão urbana e indução ao preenchimento dos vazios urbanos, restringindo a expansão urbana nas áreas que já possuem infraestrutura urbana e comunitária;

III – fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

IV – garantir o acesso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida à cidade e aos serviços urbanos;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 03)

V – dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;

VI – alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modais coletivos e/ou não motorizados;

VII – promover o transporte não-motorizado;

VIII – tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;

IX – atrair para o transporte coletivo todo o cidadão que hoje se utiliza do transporte individual motorizado;

X – mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

XI – garantir a preservação dos fundos de vale e das áreas de várzea em regiões de urbanização não consolidada, para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana, em lugar de construção de avenidas marginais aos córregos urbanos e implantar parques lineares de fundo de vale, devendo as avenidas e vias públicas distarem, no mínimo, 30 m de cada lado do curso d água;

XII – promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;

XIII – buscar soluções para evitar que as rodovias sejam utilizadas para a função urbana, principalmente promovendo a implantação da perimetral conforme previsto no mapa de hierarquização, do PlanMob - Itatiba.

XIV – garantir que as ações de mobilidade cumpram metas propostas pela Municipalidade no programa Cidades Sustentáveis do governo federal;

XV – garantir, nas ações, a ordem decrescente de prioridades como segue:

a) pedestres, em especial, pessoas com mobilidade reduzida;

b) ciclistas;

c) usuários do serviço de transporte público de passageiros;

d) prestadores de serviços de transporte público de passageiros;

e) prestadores do serviço de transporte de carga e distribuição de

mercadorias; e

f) usuários de transporte particular automotor.

XVI – promover novas centralidades na cidade aumentando a complexidade funcional nesses setores, evitando regiões de baixa complexidade como loteamentos estritamente residenciais;

XVII – adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias a seu funcionamento;

XVIII – integrar o plano de mobilidade urbana de Itatiba às suas conexões metropolitanas;

XIX – estimular a permanência de atividades produtivas compatíveis com o uso do solo, valorizando o uso misto, a diversidade de classes de renda, as iniciativas de geração de emprego e renda, de forma a contribuir para permanência da população de baixa renda que reside ou trabalhe na região;

XX – favorecer a arborização do viário para garantia do fornecimento dos importantes serviços ecossistêmicos fornecidos pelas árvores, destacando-se o sombreamento, a redução das ilhas de calor e a melhoria do microclima, a permeabilidade e a melhoria na drenagem das águas, a beleza e a valorização do entorno.



(Lei nº 5.560/23 – fls. 04)

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – integração do PlanMob – Itatiba na política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo promovendo adequações nas leis respectivas sempre que necessário, com enfoque no favorecimento da circulação entre as áreas residenciais e as áreas com oferta de empregos;

II – possibilitar o adensamento nas regiões centrais por meio da melhoria da infraestrutura de circulação e a indução de ocupação dos “vazios urbanos” através do instrumento do “imposto progressivo”;

III – promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana;

IV – promoção de mecanismos de avaliação permanente dos projetos de transporte coletivo e de trânsito;

V – implantação de ciclovias arborizadas conforme mapa anexo no PlanMob – Itatiba;

VI – incentivo do deslocamento a pé em vias arborizadas para a realização de viagens curtas:

a) definição de um mapa de classificação de calçadas, a curto prazo, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres em vias arborizadas, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres e/ou de compartilhamento;

VII – formulação de políticas de mobilidade urbana que considerem o deslocamento a pé como um importante modal de transporte;

VIII – promoção da bicicleta como um importante modal de transporte urbano, especialmente para viagens de curta e média distância, como indicado no Mapa Cicloviário, conforme PlanMob – Itatiba;

IX – priorização dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

X – priorização de projetos de transportes coletivos estruturadores do território e Indutores do desenvolvimento urbano integrado;

XI – garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XII – promoção da integração do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano;

XIII – promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;

XIV – inclusão da gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal, considerando-a como ferramenta de gestão da demanda;

XV – conciliação do transporte urbano de cargas aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;

XVI – promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária, assim como do tráfego de animais em vias, e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;

XVII – estabelecimento de indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltadas para a educação no trânsito;

XVIII – estímulo ao desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes, dando incentivos para utilização de veículos elétricos e promover a curto prazo estudos nos sentidos de construções de estações de recarga desses veículos.



(Lei nº 5.560/23 – fls. 05)

XIX – estímulo à implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;

XX – instituir, a curto prazo, o programa específico de monitoramento dos ruídos urbanos causados pelo trânsito;

XXI – disponibilização de informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de transportes;

XXII – promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no PlanMob – Itatiba;

XXIII – ampliação da autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos, ampliando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente;

XXIV – ampliação da autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano;

XXV – manter atualizadas as legislações municipais referentes aos Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito e de vagas para estacionamento nas vias públicas, bolsões e edifícios comerciais e residenciais, além de compatibilizá-las com os demais Planos Setoriais, atendendo as diretrizes do Plano Diretor, a evolução da cidade, as novas tecnologias, e compatibilizando com a legislação Federal e Estadual;

XXVI – articular os meios de transportes coletivos que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

XXVII – ordenar o sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, priorizando a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual;

XXVIII – adotar tecnologias apropriadas de baixa, média e alta capacidade, de acordo com as necessidades de cada demanda;

XXIX – promover a atratividade do uso do transporte coletivo por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e a custos compatíveis;

XXX – consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana através de debates e consultas públicas, questionários e outros meios de participação popular;

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

XXXII – promover o acesso fácil aos serviços básicos de saúde e educação e equipamentos sociais, turísticos e de lazer;

XXXIII – melhorar a sinalização de interesse do usuário, na forma necessária ao seu entendimento com todo o sistema, utilizando caracteres da linguagem em Braille, sinais sonoros, sistemas de sonorização e painéis de mensagens variáveis;

XXXIV – promover melhorias viárias, através de duplicação de vias, construção de vias para compor binários, adequação geométrica de algumas vias de acesso ao Terminal Central de Integração, priorizando, sempre que possível, a aplicação do direito de preempção; Transferência do Direito de Construir e Operações Urbanas Consorciadas; ao invés da desapropriação de imóveis particulares por onde passam ou margeiam vias projetadas no sistema viário básico.

XXXV – o sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei;

XXXVI – implantar corredores e faixas prioritários para transporte coletivo;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 06)

XXXVII – destinar parte do espaço que hoje se destina ao estacionamento, gratuito ou não (zona azul), de carros em áreas públicas para a instalação de espaços de convivência (mais conhecidos como *parklets*) com espaço previsto para o plantio de árvores de porte adequado às condições dos locais;

XXXVIII – implantar nas estradas e caminhos municipais e vicinais pavimentadas, sinalizações aéreas e de solo, e criar espaço exclusivo para pedestres e ciclistas onde for viável;

XXXIX – planejar o sistema de transportes de maneira mais integrada, levando-se em conta as características particulares e os interesses de cada setor;

XL – harmonizar os movimentos de cargas e de pessoas diminuindo congestionamentos, atrasos, intrusão visual, os acidentes, ruídos, emissões e os impactos sobre a saúde;

XLI – realizar estudos para a criação a médio prazo de um Terminal de Cargas e Central de Fretes, que desfrutaria de acesso relação com o uso do solo e hierarquia do sistema viário, com a intenção de concentrar, em área específica e adequadamente localizada, as empresas de transportes de carga; desviar o tráfego pesado das vias públicas da cidade; criar centro de armazenamento e transbordo de mercadorias; facilitar a comercialização com os centros atacadistas; promover benefícios e facilidades para motoristas, como a diminuição do tempo de espera entre carga e descarga, possibilitando a aquisição de cargas (mercado de fretes);

XLII – buscar a preservação das árvores urbanas, valorização e facilidade de acesso do patrimônio histórico e cultural do município, inclusive por meio de incentivos fiscais;

XLIII – consolidar uma conformação polinuclear de crescimento e adensamento urbano, de modo a articular os aspectos do uso do solo, da arborização urbana, dos sistemas viário e de transportes, observando as restrições ambientais e de preservação do ambiente construído, bem como favorecendo e estimulando as práticas sociais, culturais e econômicas municipais;

XLIV – estimular a expansão e/ou instalação das atividades econômicas nos subcentros a serem desenvolvidos, adequando o zoneamento em casos necessários para tais incentivos;

XLV – adotar o Conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS);

XLVI – Quando não for possível a realocação, no caso de indivíduos arbóreos, visto que, são mobiliários urbanos vivos, deverão ser previstas condições civis economicamente viáveis para manutenção da árvore garantindo o fornecimento dos serviços ecossistêmicos a população, concomitantemente, à ampliação da autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

XLVII – Quando não houver soluções civis economicamente viáveis para a permanência de indivíduos arbóreos, estes poderão ser suprimidos, mediante a observância de critérios técnicos e legais, além da devida compensação ambiental, conforme previstos na lei de arborização vigente.

CAPÍTULO II

PlanMob - Itatiba

Art. 5º. O PlanMob – Itatiba contempla:

I – um plano de gestão da demanda e melhoria da oferta que abrange:

a) propostas para reorganização da circulação dos modais individuais, coletivos e não motorizados;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 07)

- motorizado;
- b) programas de incentivo ao uso de transporte coletivo e não
 - c) propostas para a melhoria da segurança viária;
 - d) estratégias econômicas para os modais de transporte;
 - e) planos específicos para as centralidades definidas;
 - f) favorecer a atratividade econômica, ambiental e turística da cidade.
- II – um plano de implantação, gestão e monitoramento.

Art. 6º. A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:

- I – diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo;
- II – diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;
- III – a criação de sistema de informação aos usuários e informação sobre linhas de ônibus e horários nos terminais e pontos de ônibus;
- IV – a garantia de opções de transporte para pessoas com mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento;
- V – a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público;
- VI – aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade no município de Itatiba, entendida acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas com deficiência, idosos ou com mobilidade reduzida;
- VII – a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços;
- VIII - criar sistema de Informação no transporte por ônibus, disponibilizando informações para os usuários de todos os modos de transporte, inclusive pedestres e ciclistas, através da implantação de medidas que permitam a interligação da frota com uma central de operações em tempo real, possibilitando o seu controle e também o posicionamento de cada ônibus e permitindo informar os usuários a respeito dos horários exatos de chegada dos veículos em cada ponto de embarque e desembarque, prestando informações online aos passageiros já embarcados, além de acionar a polícia em caso de problemas de segurança.

Art. 7º. A regulamentação das infraestruturas do sistema municipal de mobilidade urbana deverá prever:

- I – aperfeiçoamento de programa de arborização urbana com adoção de soluções civis economicamente viáveis para preservação do patrimônio arbóreo conciliando com os objetivos do PlanMob-Itatiba, bem como a criação de espaço e condições mínimas para a devida arborização e equidade de cobertura arbórea em toda a área urbana e de expansão urbana no Município;
- II – elaboração de programa de melhoria da iluminação pública com adoção de lâmpadas tipo LED;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 08)

III – aperfeiçoamento do sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;

IV – definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos prevendo inclusive o espaço destinado para o plantio de árvores;

V – regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão urbana;

VI – a criação de um programa de construção de novos pontos de ônibus para vias locais, de acordo com mapeamento da área de abrangência de cada ponto e dimensionados conforme a demanda que varia de ponto para ponto;

VII – criação de faixas preferenciais ou exclusivas para ônibus, de acordo com a demanda;

VIII – implantação de novo terminal Rodoviário;

IX – modernização da fiscalização ampliando e diversificando a fiscalização do trânsito priorizando o monitoramento realizado por equipamentos eletrônicos que evitem erros e asseguram confiabilidade e eficácia à fiscalização. Como prioridade, deverão ser implantados radares para a fiscalização e “lombadas eletrônicas”;

X – elaboração de projeto de equipamentos que facilitem os deslocamentos multimodais, prevendo o estacionamento e acondicionamento seguro das bicicletas;

XI – elaboração de estudos das intervenções físicas necessárias para construção de rotatórias, canteiros centrais e outros dispositivos que envolvam terrenos particulares para aplicação dos institutos do direito de preempção e da transferência do direito de construir e da desapropriação.

Art. 8º. A regulamentação da integração dos modais de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

I – definição de infraestrutura de apoio à integração física entre transporte público coletivo e os modais privados e não motorizados;

II – definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem);

III – definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego.

Art. 9º. A regulamentação da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária deverá prever:

I – estabelecimento de diretrizes e normas;

II – especificação de áreas e horários de carga e descarga e estacionamento;

III – restrições de operação e circulação;

IV – adoção de um padrão de veículos de cargas para circulação na área central da cidade, para a melhor fluidez;

V – elaboração de estudos de viabilidade técnico-econômica, para a adoção de soluções logísticas, através da implantação de terminais e centros de distribuição e transferência de cargas, pátios de estacionamento e outras soluções cabíveis.

Art.10. A regulamentação dos polos geradores de tráfego deverá prever, conforme PlanMob – Itatiba:

I – consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do PlanMob - Itatiba;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 09)

II - atribuição de competência ao órgão de Mobilidade Urbana para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art.11. A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:

I – plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;

II – definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública;

III – incentivos para estacionamentos privados em áreas definidas como prioritárias.

IV - arborização com espécies adequadas e compatíveis às características dos locais.

Art.12. A regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana deverá prever:

I – criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura;

II – realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado);

III – promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

Art.13. A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no PlanMob – Itatiba.

Art.14. O incentivo e regulamentação do transporte privado coletivo (fretamento) particularmente pela indústria, grandes empresas, universidades e shopping centers, de transporte coletivo, desde que não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.

CAPÍTULO III Das Disposições Finais

Art. 15. Fica instituído, nesta Lei, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itatiba – PlanMob – Itatiba, que contém os princípios, diretrizes e ações estabelecidas para a mobilidade urbana.

Art. 16. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, o Poder Público deverá criar uma instância administrativa para gerir o PlanMob.

Art.17. As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba – PlanMob ocorrerão em prazos não superiores a 4 (quatro) anos.

§ 1º. As revisões periódicas serão precedidas da realização da atualização dos diagnósticos e de prognósticos do sistema municipal de mobilidade urbana, e deverão contemplar minimamente:



(Lei nº 5.560/23 – fls. 10)

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

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

§ 2º. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanços relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados, realizados pelo órgão da administração municipal responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade em Itatiba.

§ 3º. A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deverá ser atribuída a órgão da administração pública, direta ou indireta, na regulamentação do PlanMob – Itatiba.

§ 4º. O Município deverá contratar a elaboração de pesquisas de trânsito e transporte e em especial estudos de origem e destino, no prazo máximo de 12 meses a contar da promulgação desta lei, para embasar as futuras revisões do plano.

Art. 18. Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão:

Parágrafo único. A regulamentação do PlanMob – Itatiba e respectivos Anexos e Relatórios e o guia da “Calçada Planejada”, bem como outras informações referentes ao sistema municipal de mobilidade urbana, serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura de Itatiba.

Art.19. O Plano Estratégico, que contém o conjunto de estratégias e ações voltadas à implementação do PlanMob – Itatiba bem como orientações para a gestão de demanda e melhoria da oferta do sistema municipal de mobilidade urbana constitui o Caderno do Planmob, desta lei onde serão propostas ações de curto, médio e longo prazos.

Art. 20. Com o objetivo de promover a integração entre as regiões da cidade e garantir acessibilidade a todos os modais de transporte, fica definido o Sistema Viário Estrutural do Município, por meio da identificação das vias estruturantes do território e sua respectiva hierarquia,

Art. 21. Com o objetivo de definir as funções viárias, estabelecer capacidade e velocidades adequadas na operação viária e diferenciar os fluxos, fica definida a Hierarquia Viária do Município.

§ 1º. O Sistema Viário Básico do Município de Itatiba é constituído por todas as vias públicas do Município e se classifica em:

- I – rodovias;
- II – expressas;
- III – vias arteriais;
- IV – vias coletoras;
- V – vias locais.

§ 2º. O Sistemas de Estradas e Caminhos Municipais é constituído pelos existentes, organicamente articulados entre si, localizados em áreas rurais.



(Lei nº 5.560/23 – fls. 11)

Art. 22. Com o objetivo de promover a bicicleta como um importante modal de transporte urbano, fica definido o Sistema Ciclovitário Estrutural do Município.

Art. 23. As vias públicas do Município serão utilizadas preferencialmente para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.

§ 1º. Qualquer outra atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à autorização municipal.

§ 2º. Enquadram-se no disposto no parágrafo anterior as seguintes atividades:

I – realização de obras e serviços de manutenção de infraestrutura das concessionárias de serviços públicos, tais como: fornecimento de gás encanado, telefonia, televisão a cabo, energia elétrica e outras;

II – colocação de caçambas ou similares, para recolhimento de lixo ou entulho;

III – instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;

IV – exercício de qualquer atividade comercial, industrial ou de prestação de serviços na via pública;

V – colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;

VI – instalação de feiras livres;

VII – realização de eventos;

VIII – realização de obras e/ou reparos na via pública, executados pela administração direta e indireta municipal;

IX – transporte de cargas especiais e/ou perigosas.

§ 3º. A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos, pedestres e ciclistas.

§ 4º. Serão de responsabilidade do órgão municipal competente pela execução das intervenções de que tratam os parágrafos 2º e 3º, retro, a sinalização necessária nas vias.

§ 5º. Aplicam-se às disposições deste artigo às interferências realizadas na via pública, quando da utilização de seu subsolo ou espaço aéreo.

I – Criar “Espaços Compartilhados” na área central da cidade.

Art. 24. A realização de eventos ou manifestações, bem como a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego deverão estar condicionados ao equacionamento, em sua área de influência, do acesso e circulação dos serviços de transporte coletivo e do sistema viário.

Art. 25. As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município são:

I – recursos do Orçamento Municipal;

II – recursos do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte a ser criado no prazo de 180 dias da promulgação desta lei;

III – receitas provenientes do estacionamento rotativo;



(Lei nº 5.560/23 – fls. 12)

internacionais;

IV – recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;

V – recursos obtidos de doações;

VI – recursos obtidos a fundo perdido;

VII – recursos provenientes de fiscalização e autuação, através dos agentes de operação de trânsito e transportes ou de outros delegados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes para a execução dessas atribuições;

VIII – recursos provenientes de taxas e tarifas e contrapartidas cobradas pela análise de projetos de Polos Geradores de Tráfego de empreendimentos de médio e grande porte;

IX – recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas, no âmbito de sua jurisdição.

Parágrafo único. Os incisos II, VIII e IX do presente artigo deverão ser regulamentados no prazo máximo de 06 (seis) meses, a partir da publicação desta Lei.

Art. 26. As despesas com a execução desta lei serão suportadas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 14 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos