

## Gabinete do Prefeito

### **PROJETO DE LEI**

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

Eu, **THOMAS ANTONIO 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, aprova 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 nos deslocamentos das pessoas e bens;



## Gabinete do Prefeito

**VI** – diminuição da necessidade de viagens motorizadas;

**VII** – fomento à gestão democrática e controle social do planejamento;

**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:



## Gabinete do Prefeito

**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 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 possuam 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;

**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 parte da classe média 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;



## Gabinete do Prefeito

- 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;

**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 conforme mapa anexo no PlanMob – Itatiba;

**VI** – incentivo do deslocamento a pé para a realização de viagens curtas, de acordo com o guia anexo do programa de “Calçada Planejada” conforme PlanMob – Itatiba:

**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, 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;



## Gabinete do Prefeito

**VIII** – promoção da bicicleta como um importante modal de transporte urbano, especialmente para viagens de curta e média distância, como indicado no Mapa Ciclovitário, 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 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 sentido de construções estações de recarga desses veículos.

**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;



## Gabinete do Prefeito

**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;

**XXIV** – 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;

**XXXVI** – 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;

**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*);

**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;



## Gabinete do Prefeito

**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 Carga 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, 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, 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).

## **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;

**b)** programas de incentivo ao uso de transporte coletivo e não motorizado;

**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 e turística da cidade.

II – um plano de implantação, gestão e monitoramento.



## **Gabinete do Prefeito**

**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;

**II** – elaboração de programa de melhoria da iluminação pública com adoção de lâmpadas tipo LED;

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

**V** – definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos;

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





## Gabinete do Prefeito

**VII** – 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;

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

**IX** – implantação de novo terminal Rodoviário;

**X** – 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 a fiscalização. Como prioridade, deverão ser implantados radares para a fiscalização e “lombadas eletrônicas”;

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

**XII** – elaboração de estudos das intervenções físicas necessárias para construção de rotatórias e outros dispositivos que envolvam terrenos de 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;



## **Gabinete do Prefeito**

**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.

**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 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.



## **Gabinete do Prefeito**

**§ 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:

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 **X**, 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;



## Gabinete do Prefeito

**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;

**Art. 22.** Com o objetivo de promover a bicicleta como um importante modal de transporte urbano, fica definido o Sistema Cicloviário 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 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.

**X** – 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



## Gabinete do Prefeito

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;
- 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 de de 2023.

**THOMAS ANTONIO CAPELETTO DE OLIVEIRA**  
Prefeito do Município

