



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

Avenida Dr. Victor Maida, nº 563 – Centro – Ibitinga (SP) – Fone (16) 3352-7840 – CEP 14940-097
Site: www.ibitinga.sp.leg.br / E-mail: informacao@camaraibitinga.sp.gov.br

Ibitinga, 16 de setembro de 2025.

Excelentíssimo Senhor

ANTÔNIO ESMAEL ALVES DE MIRA

Presidente da Câmara Municipal da Estância Turística de Ibitinga

Assunto: Apresenta Redação Final ao PLC 10/2025, conforme solicitação em Sessão Legislativa Ordinária.

Excelentíssimo Presidente,

Atendendo ao solicitado por sua Excelência durante a realização da Sessão Legislativa Ordinária que se realiza nesta data, dentro da Ordem do Dia, a Comissão elaborou a Redação Final ao PLC 10/2025 - Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ibitinga – PlanMob Ibitinga, e dá outras providências.

Atenciosamente,

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO



Câmara Municipal de Ibatinga

Estado de São Paulo

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 10/2025

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ibatinga – PlanMob Ibatinga, e dá outras providências.

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

DAS FINALIDADES

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Ibatinga – PlanMob Ibatinga, em cumprimento ao disposto no artigo 24 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, e conforme determina o artigo 4º da Lei Complementar 213, de 6 de maio de 2021 – Plano Diretor Participativo do Município da Estância Turística de Ibatinga.

§ 1º O PlanMob Ibatinga é o instrumento de planejamento e de gestão da mobilidade urbana municipal, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestruturas do espaço público circulação, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Ibatinga para os próximos 10 (dez) anos.

§ 2º Para melhorar as condições de mobilidade urbana, o Poder Executivo priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei Complementar ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: 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 portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

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

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

CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede cicloviária, sem segregação física;

ESPAÇO PÚBLICO DE CIRCULAÇÃO: conjunto de elementos de infraestrutura e de superestrutura do ambiente físico, construído ou adaptado, que permite a circulação de pessoas e mercadorias em seus diferentes modos ativos e motorizados, dentro de normas de regulamentação estabelecidas.

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pessoas, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

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;

PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público, coletivo ou individual;

REDE DE CAMINHABILIDADE: é o conjunto de infraestruturas necessárias que caracterizam o deslocamento seguro e confortável do pedestre e de ações de incentivo ao caminhar;

SINISTRO DE TRÂNSITO: todo evento que resulte em dano ao veículo, à sua carga e/ou lesões a pessoas ou animais, e que possa trazer algum dano material, prejuízos ao trânsito, à via ou meio ambiente, em que ao menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou ambiente aberto ao público.

SISTEMA CICLOVIÁRIO: é o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

SISTEMA VIÁRIO: é o conjunto de vias do município, sendo constituído por pistas, locais de passeio, guias e sarjetas.

TARIFA ZERO: política de mobilidade urbana que oferece transporte público coletivo sem a cobrança de tarifa individualizada por passageiro.

TRANSPORTE ATIVO: meio de transporte que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento.

TRANSPORTE MOTORIZADO: meio de transporte que utiliza veículo automotor.

TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, **podendo ocorrer mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.**

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;

VIAS ESTRUTURANTES: são eixos viários interurbanos e entre bairros que servem como suporte de circulação dos meios de transporte no Município;

VIAS LOCAIS: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres;



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros;

VIAS SECUNDÁRIAS: vias que servem de ligação entre as vias estruturantes.

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Dos princípios, diretrizes e objetivos gerais

Art. 3º A mobilidade urbana, entre outras exigências previstas em Lei, deverá obedecer aos seguintes princípios:

I - Acessibilidade universal;

II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 4º A mobilidade urbana de Ibitinga, entre outras exigências previstas em Lei, deverá balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

I - Integrar as políticas de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

II - Priorizar os modos de transportes ativos sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - Reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres, valorizando o caminhar como modo de transporte para a realização de viagens curtas, e incorporando, definitivamente, a calçada como parte da via pública;

IV - Assegurar o atendimento por redes de transporte público, atendendo às linhas de desejo de deslocamento dos usuários com a quantidade e qualidade que garanta o exercício soberano de ir e vir;

V - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VI - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VII - Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito das vias urbanas;

VIII - Integração com a política regional para assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano;

IX - Garantir a participação da população na gestão do sistema como forma de garantia permanente da qualidade dos serviços.

Art. 5º Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no Art. 4º desta Lei Complementar, o PlanMob Ibitinga é orientado pelos seguintes e principais objetivos:

I - Garantir conforto e segurança nos deslocamentos realizados por modos ativos de



Câmara Municipal de Ibatinga

Estado de São Paulo

transporte;

II - Aumentar a participação do transporte público nas viagens diárias da população;

III - Aumentar a qualidade e conectividade das vias municipais;

IV - Diminuir o número de sinistros de trânsito com qualificação e redistribuição do espaço público de circulação;

V - Garantir a gestão eficaz e eficiente da mobilidade municipal.

Seção II

Do conteúdo e organização

Art. 6º Integram a presente Lei Complementar do Plano de Mobilidade Urbana de Ibatinga, os seguintes anexos:

Anexo I – Plano de Mobilidade Urbana de Ibatinga;

Anexo II – Rede de Caminhabilidade;

Anexo III – Acessibilidade;

Anexo IV – Sistema Cicloviário;

Anexo V – Transporte Público Coletivo;

Anexo VI – Hierarquia Viária;

Anexo VII – Novas vias e conexões;

Anexo VIII – Intervenções no Sistema Viário;

Anexo IX – Intervenções e Dispositivos de Segurança Viário.

Art. 7º Para o cumprimento aos princípios, diretrizes e objetivos expostos nessa Lei Complementar, o PlanMob Ibatinga foi estruturado em torno de cinco grandes eixos:

I - Transporte Ativo;

II - Transporte Público;

III - Sistema Viário;

IV - Segurança Viária;

V- Gestão da Mobilidade.

PARTE II

DOS MODOS DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE ATIVO

Art. 8º O PlanMob Ibatinga, no âmbito do transporte ativo, aborda:

I - A Rede de Caminhabilidade, em especial:

a) as características da rede de circulação de pedestres no Município de Ibatinga;

b) e a infraestrutura necessária e qualificada para tais deslocamentos, principalmente calçadas, travessias para pedestres, arborização e iluminação pública.

II - O Sistema Cicloviário, em especial:

a) a rede cicloviária no sistema viário estrutural, englobando ciclovias, ciclofaixas, e rotas compartilhadas entre bicicletas e outros modos de transporte;

b) o estacionamento de bicicletas, com destaque para paraciclos dispostos juntos aos polos atratores de viagens e de integração com transporte público e bicicletário junto à Rodoviária Municipal.

Art. 9º Dentro do PlanMob Ibatinga, considerando a priorização dos transportes ativos sobre os transportes motorizados, são estabelecidos os seguintes objetivos:



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

- I - Estimular o deslocamento a pé;
- II - Tornar a infraestrutura viária acessível a pessoas portadoras de deficiência física;
- III - Incentivar o uso da bicicleta como veículo de locomoção.

Art. 10 Para atingir os objetivos expressos no Art. 9º desta Lei Complementar, deverão ser efetuadas as seguintes ações:

- I - Estabelecer parâmetros para padronização de calçadas, com referência na ABNT 9050;
- II - Padronização das calçadas pelo município, a partir de parâmetros estabelecidos, conforme especificado no inciso I, tornando-as espaços inclusivos, democráticos e confortáveis aos seus utilizadores;
- III - Qualificação das calçadas ao longo dos trechos determinados como integrantes da Rede de Caminhabilidade;
- IV - Melhorar o conforto e atratividade nas principais rotas caminháveis, através da arborização e do estímulo à vitalidade das ruas e do comércio local;
- V - Sinalizar as principais travessias de pedestres garantindo maior segurança para quem caminha, observando diretrizes de moderação de tráfego quando necessário;
- VI - Ter iluminação pública direcionada aos pedestres ao longo dos trechos especificados como integrantes da Rede de Caminhabilidade;
- VII - Estimular o uso de eixos viários compatíveis como rota para prática esportiva, com destaque para caminhada;
- VIII - Implantar rampas nos trechos determinados como integrantes da rede de caminhabilidade, de maneira a propiciar uma malha acessível, conexa e seguindo os padrões impostos pela ABNT 9050;
- IX - Implantar piso tátil nas vias especificadas como integrantes da rede de caminhabilidade, segundo regulamenta a ABNT 9050;
- X - Implantar vias exclusivas e compartilhadas para bicicletas nas principais vias de acesso à cidade e regiões de concentração de comércio, serviços e indústria;
- XI - Realizar a adequação de velocidades e a implantação de sinalização específica para as rotas de ciclistas, ampliando a segurança destes;
- XII - Implantação de bicicletário e paraciclos nos principais equipamentos públicos e pontos de integração do transporte público coletivo;
- XIII - Criação de sistema de compartilhamento de bicicletas em praças e logradouros públicos.

XIV – Sem detrimento das demais ações aqui descritas, a fim de atender aos ditames do Artigo 9º, quaisquer outras iniciativas, desde que observados a legalidade e conveniência da sua adoção, poderá ser implementada no PlanMob Ibitinga.

CAPÍTULO II DO TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 11 Constituem os modos de transporte motorizados:

- I - Transporte de pessoas;
- II - Transporte de carga, contemplando bens, animais ou mercadorias.

Seção I Do transporte de pessoas

Art. 12 Constitui modos de transporte motorizado de pessoas, os veículos motorizados determinados conforme classificação do DETRAN e classificados conforme o uso em:

- I - Transporte público;



Câmara Municipal de Ibatinga

Estado de São Paulo

II - Veículos individuais privados de passageiros.

Parágrafo único. A circulação dos veículos motorizados de transporte de pessoas deverá obedecer às normas específicas do Código de Trânsito Brasileiro, bem como, a regulamentação viária estabelecida pelo Poder Público Municipal, quanto às condições de circulação, estacionamento e velocidade operacional das vias.

Seção II

Do transporte de cargas

Art. 13 Constitui transporte de carga os veículos especialmente produzidos para esta finalidade, com diferentes capacidades de carga.

Art. 14 Determina-se a imposição de restrições à circulação de caminhões de médio e grande porte em algumas vias no município como ação para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga, de modo que não comprometa a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

Parágrafo único. Nas vias apontadas no Anexo VIII estará proibida a circulação de caminhões de médio e grande porte de segunda a sexta, das 8:00 às 18:00h, devendo ser utilizado para entrega de bens e mercadorias a tipologia de Veículo Urbano de Carga (VUC), quando necessário no período em questão.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 15 O transporte público é uma das modalidades de transporte motorizado de passageiros acessível à toda a população, podendo ser coletivo ou individual.

Art. 16 O serviço de Transporte Público Coletivo de passageiros é aquele acessível a toda a população mediante condições de ingresso, itinerários e tarifas fixadas pelo Poder Público, podendo operar na cidade os seguintes modos:

I - Transporte Público Coletivo Municipal: planejado e regulamentado pelo Poder Executivo Municipal, podendo ser realizado diretamente pelo Poder Público Municipal ou delegado a terceiros mediante contratos de concessão por licitação pública ou permissão;

II - Transporte Público Coletivo Intermunicipal: planejado e regulamentado pelo Poder Executivo Estadual em parceria com o Poder Público Municipal, podendo ser realizado diretamente pelo Poder Público Estadual ou delegado a terceiros mediante contratos de concessão por licitação pública ou permissão.

Art. 17 Caracteriza-se como Transporte Público Individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, podendo ser operado por:

I - Táxi;

II - Veículo por aplicativo;

III - Mototáxi;

IV - Triciclo motorizado.

Art. 18 Dentro do PlanMob Ibatinga, para o Transporte Público, são estabelecidos os seguintes objetivos:

I - Proporcionar um Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal de qualidade para



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

toda a população;

II - Garantir a qualidade e eficiência em todo o Sistema de Transporte Público Municipal de Ibitinga, e;

III - Aprimorar a infraestrutura de apoio ao transporte público, com especial atenção aos pontos de embarque e desembarque.

IV - Democratizar a circulação urbana de pessoas no município e promover equidade, em conformidade com o disposto presente no artigo 6º da Constituição Federal.

Art. 19 Para atingir os objetivos expressos no Art. 18º desta Lei Complementar, deverão ser efetuadas as seguintes ações:

I - Elaboração de um estudo de Restruturação do Sistema de Transporte Público de Ibitinga, objetivando alcançar parâmetros de desempenho adequados e propondo formas de melhor atender a população que dele se utiliza;

II - Rearticular os itinerários das linhas no território, observando as necessidades da população, com vistas ao aumento da capilaridade e redução dos tempos de viagem;

III - Promover a circulação do número adequado de veículos, segundo a necessidade da população nos diferentes horários do dia;

IV - Ofertar transporte coletivo para além dos dias úteis;

V - Revisar a tipologia dos veículos tornando-os acessíveis a pessoas com deficiência física;

VI - Divulgar amplamente as informações referentes à circulação dos veículos (itinerários e locais de partida), conforme preconiza a descrição da referida ação;

VII - Criar sistema de monitoramento, avaliação, produção e disponibilização de dados sobre os serviços de transporte público prestados;

VIII - Fortalecer a rodoviária municipal, tornando-a o principal ponto de apoio ao transporte público coletivo municipal e intermunicipal;

IX - Adequar à localização dos pontos de embarque e desembarque de ônibus à infraestrutura viária, garantindo conforto e segurança a todos os usuários, e

X - Promover a demarcação dos pontos de ônibus presentes na cidade, pelo menos com totem para os pedestres e sinalização horizontal para os demais veículos.

Art. 20 O estudo de Reestruturação do Sistema de Transportes de Ibitinga deverá conter como conteúdo mínimo:

I - Elaboração de novo modelo de sistema de transporte coletivo, que deverá conter:

a) novo desenho das linhas e itinerários;

b) novo quadro operacional;

c) estimativa da demanda e frota necessária para operação.

II - Estabelecimento de parâmetros de desempenho;

III - Modelagem econômico-financeira para elaboração de cenários de crescimento do transporte público coletivo municipal;

IV - Formulação de Edital para implantação do novo sistema planejado.

Parágrafo único. O estudo de Reestruturação do Sistema de Transportes de Ibitinga poderá ser elaborado pela Prefeitura Municipal ou através da contratação de terceiros, por meio de processo licitatório.

Art. 21 Em conformidade com os resultados e encaminhamentos apresentados pelo estudo determinado pelo inciso I do Art. 19, deverá ser elaborada legislação específica sobre o transporte público coletivo municipal, estabelecendo normas para a operação de veículos, rede de serviços, política tarifária e serviço de informação ao usuário.

Art. 22 Para aprimorar o monitoramento e a avaliação sobre o sistema, todas as empresas



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

prestadoras de serviços de transporte público coletivo municipal deverão apresentar a Prefeitura Municipal relatórios anuais de gestão, informando sobre o desempenho do sistema.

Parágrafo único. Os relatórios de gestão apresentados pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo deverão ser disponibilizados para o acesso livre da população, garantindo transparência e facilitando o controle social.

Art. 23 Fica estabelecido que dentro de um prazo de 5 (cinco) anos após o início da operação do novo sistema planejado, seja reavaliada a circulação de outros sistemas de transporte concorrentes – como o fretamento de ônibus e a operação de transporte público individual por mototáxi – considerando o estabelecimento de parâmetros de controle, regulamentações e com objetivo de assegurar a qualidade e eficiência do transporte público coletivo, evitando sua precarização.

PARTE III

DA ESTRUTURA E SEGURANÇA DO ESPAÇO PÚBLICO DE CIRCULAÇÃO

CAPÍTULO I

DA QUALIFICAÇÃO, ORGANIZAÇÃO E COMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 24 Relativamente ao Sistema Viário, são objetivos desta Lei Complementar:

- I - Qualificar e ordenar o sistema viário conforme diretrizes previstas no Plano Diretor Participativo de Ibitinga, e;
- II - Complementar e melhorar o mobiliário urbano.

Art. 25 Para a qualificação, ordenação e complementação do Sistema Viário de Ibitinga, estabelecem-se as seguintes ações:

- I - Implantação de pavimentação drenante em trechos específicos, prioritariamente nas vias que escoam maior volume de água aos leitos dos rios;
- II - Promover e manter a sinalização conforme parâmetros do CONTRAN, priorizando aquelas arteriais e coletoras;
- III - Implantação de estacionamento rotativo (Zona Azul) em pontos críticos do município, notadamente na área central;
- IV - Implantação de novas vias, acrescentando outro anel perimetral externo, com o objetivo de conectar as áreas já ocupadas nas periferias;
- V - Organizar a circulação do transporte de cargas no município, com determinações já apresentadas em seção anterior específica;
- VI - Garantir a fluidez no itinerário do transporte público coletivo, restringindo estacionamento de veículos nas vias quando necessário; e;
- VII - Instalar mobiliário urbano nas praças de interesse para a rede de transporte ativo, garantindo a disponibilidade de lixeiras, assentos, luminárias e bebedouros.

Art. 26 A Estrutura do Espaço Público de Circulação é composta pelos seguintes elementos físicos:

I - Sistema Viário, que inclui:

- a) a Malha viária, contemplando a sobreposição das vias da Rede de Caminhabilidade, do Sistema Cicloviário e de Interesse para o Transporte Público Coletivo;
- b) e elementos de drenagem ali dispostos.

II - Praças de Interesse para o Transporte Ativo;

III - Dispositivos de Segurança Viária; e,



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

IV - Estrutura de Apoio, que consistem nos espaços destinados à facilitação, conforto e segurança dos deslocamentos urbanos de pessoas e vão compreender:

- a) Vagas públicas de estacionamento de veículos;
- b) Bicicletários e conjuntos de paraciclos dispostos nas áreas públicas;
- c) Pontos e terminais de transporte públicos urbanos;
- d) Pontos de táxi e de mototáxi, e;
- e) Aeroporto.

Seção I

Da Malha Viária

Art. 27 A Malha Viária é o conjunto de vias do Município, existentes e projetadas, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais, para os modos ativos e motorizados, considerando a circulação no âmbito urbano, nas conexões locais e regionais.

Parágrafo único. As vias que complementam a malha viária estão representadas no mapa do Anexo VII.

Art. 28 A malha viária do Município é classificada e hierarquizada nos termos do Artigo 60º, incisos I e II da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), compreendendo os seguintes conjuntos e tipos:

I - Vias urbanas: ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão. As vias urbanas são categorizadas em:

- a) Via de trânsito rápido: caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestre em nível.
- b) Via arterial: caracterizada por interseções em nível, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando a ligação entre diferentes bairros ou regiões do Município.
- c) Via coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
- d) Via local: caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

II - Vias rurais:

- a) Rodovia: é a via rural pavimentada, de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente o tráfego de passagem ou regional.
- b) Estrada: é a via rural não pavimentada que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

§ 1º As vias que complementam a malha viária, apresentadas no Anexo VII, deverão seguir a mesma classificação.

§ 2º O Anexo VI traz o mapa com a malha viária hierarquizada.

§ 3º Os requisitos físicos e funcionais das vias segundo sua respectiva classificação, definidos pelo Plano Diretor Participativo e instituído pela Lei Complementar nº 213, de 6 de maio de 2021, encontram-se no Anexo VII.

Seção II

Dispositivos de Segurança Viária



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

Art. 29 Constituem dispositivos de segurança viária os símbolos gráficos colocados na via pública na forma de:

- I - Placas verticais;
- II - Pinturas horizontais;
- III - Equipamentos semafóricos que alternam os direitos de passagem;
- IV - Equipamentos limitadores de velocidade;
- V - Os demais equipamentos destinados ao monitoramento e fiscalização do trânsito.

Parágrafo único. A regulamentação viária se dará pela colocação dos elementos gráficos e dispositivos físicos, mecânicos/eletrônicos de controle de tráfego atendendo às normas e regulamentos da legislação federal, especialmente o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN.

Art. 30 Os Dispositivos de Segurança Viária deverão ser instalados em vias de alta circulação de pedestres e veículos e em locais próximos a polos geradores de viagem, controlando a velocidade nas respectivas vias.

Art. 31 Aliada a instalação dos Dispositivos de Segurança Viária, deverá ser intensificada a fiscalização sobre o comportamento dos motoristas no trânsito, podendo o Poder Público se utilizar de meios eletrônicos, como radares de velocidade, radares semafóricos e meios humanos, com envolvimento de funcionários competentes.

Seção III

Praças de Interesse para o Transporte Ativo

Art. 32 As Praças de Interesse para o Transporte Ativo referem-se aquelas praças públicas que estão no entorno das qualificações da Rede de Caminhabilidade e das extremidades das linhas de Transporte Público Coletivo, de modo a tornar o percurso daqueles que caminham ou pedalam mais atrativo e confortável.

§ 1º Objetivando a complementação e melhoria do sistema viário, determina-se que haja instalação de, no mínimo, lixeiras, luminárias, assentos com e sem mesas e bebedouros públicos nessas estruturas, ilustradas no mapa do Anexo VIII.

§ 2º As Praças de Interesse para o Transporte Ativo deverão ser incrementadas visando o aumento da permanência das pessoas que ali transitam com equipamentos de lazer, a exemplo os de ginástica, parques de brinquedos e mesas de jogos de tabuleiro.

CAPÍTULO II

ESTRATÉGIAS DE SEGURANÇA VIÁRIA

Art. 33 Relativamente às estratégias de Segurança Viária, é objetivo desta Lei Complementar proporcionar deslocamentos seguros nas vias municipais.

Art. 34 Para atingir o objetivo expresso no Art. 33º desta Lei Complementar, deverão ser efetuadas as seguintes ações:

- I - Complementar e adequar os dispositivos de segurança viária em vias estratégicas e em locais onde se encontram equipamentos públicos;
- II - Sistematizar a categorização dos sinistros de trânsito, visando melhorar o monitoramento das lesões e mortes no território municipal, e;
- III - Complementar e adequar a sinalização das principais vias da cidade, dando prioridade para locais onde estão especificadas as intervenções de segurança viária.



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

Art. 35 Além das determinações referentes aos Dispositivos de Segurança Viária, descritos na Seção II do capítulo anterior, são parte da estratégia da promoção de deslocamentos seguros, intervenções físicas nas vias municipais especificadas no Anexo IX.

§ 1º Dentre as intervenções determinadas estão avanços de esquinas, implementações de travessia elevada e elevação de trecho de leito carroçável.

§ 2º A estratégia de segurança de implantação travessias elevadas na quadrícula central deverá ser reforçadas com iluminação específica nos cruzamentos, visando garantir maior visibilidade daqueles que atravessam a rua.

PARTE IV

DOS OBJETOS DE GESTÃO

CAPÍTULO I

DA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Art. 36 A gestão da mobilidade urbana municipal dar-se-á por ações do Poder Público Municipal e pela participação democrática nos diferentes canais institucionalizados na esfera de sua competência.

Seção

Do Poder Público Municipal

I

Art. 37 A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal no que tange a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

Art. 38 São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

- I - Coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana de Ibitinga e suas revisões;
- II - Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas, atendendo aos objetivos do PlanMob Ibitinga;
- III - Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;
- IV - Dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;
- V - Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal na região central;
- VI - Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- VII - Ampliar e qualificar os serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- VIII - Disciplinar a circulação de transportes de cargas e compatibilizá-los às características de trânsito e das vias urbanas, e;
- IX - Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte público, individuais e coletivos.

Art. 39 Para que o Poder Público Municipal possa melhor desempenhar as suas atribuições referentes a mobilidade urbana, deverá perseguir dois objetivos:



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

- I - Conscientizar a população sobre questões da mobilidade urbana no município, e;
- II - Garantir a gestão eficaz e eficiente da mobilidade municipal.

Art. 40 Para alcançar os objetivos expressos no Art. 39º, são estabelecidas as seguintes ações:

- I - Realizar campanhas educativas e projetos de educação no trânsito incentivando o compartilhamento do espaço público;
- II - Intensificar a fiscalização sobre o comportamento dos motoristas no trânsito;
- III - Estabelecer Conselho a fim de garantir a gestão democrática e a participação popular no acompanhamento das ações previstas no PlanMob;
- IV - Realizar atividades de capacitação sobre o tema de mobilidade para todos os técnicos e gestores municipais envolvidos no assunto, e;
- V - Garantir a comunicação entre as secretarias no desenvolvimento de programas e projetos de mobilidade de maneira integrada, contando com a participação de todos os órgãos ligados a mobilidade local.

§ 1º O Poder Público Municipal poderá estabelecer instância já regulamentada para a gestão democrática, participação popular e acompanhamento das ações do PlanMob.

§ 2º **O Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (COMUTRAN), será regulamentado por lei complementar.**

Seção II

Da Participação Democrática

Art. 41 A base de uma Política Municipal de Mobilidade Urbana com participação democrática está no reconhecimento da participação do cidadão nas políticas públicas, que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

Art. 42 São princípios da gestão democrática da cidade:

- I - Conscientização da população sobre questões da mobilidade urbana do Município;
- II - Valorização do papel da sociedade civil organizada e do cidadão como participantes ativos, colaboradores e fiscalizadores das atividades da administração pública;
- III - Integração entre Poder Público Municipal e população na gestão da cidade.
- IV - Transparência no acesso à informação de interesse público;
- V - Garantia do funcionamento das estruturas de controle social previstas em legislação específica;
- VI - Promoção de formas de participação e organização, ampliando a representatividade social.

Art. 43 Serão incorporadas ao calendário oficial de eventos da Prefeitura Municipal, Câmara Municipal e das escolas municipais campanhas educativas relacionadas a temática de mobilidade, principalmente:

- I - Maio Amarelo – Segurança no Trânsito;
- II - Dia Nacional do Pedestre (08 de agosto);
- III - Dia Nacional do Ciclista (19 de agosto);
- IV - Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro);
- V - Dia Nacional da Acessibilidade (05 de dezembro).

Parágrafo único. O Poder Público Municipal terá liberdade para incorporação de novas datas para o desenvolvimento de projetos e ações relativos ao tema da mobilidade urbana no calendário oficial de eventos.



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

Art. 44 Será assegurada a participação da população e de associações representativas de vários segmentos da comunidade na formulação, execução, revisão e acompanhamento dos projetos previstos no PlanMob Ibitinga, mediante as seguintes instâncias de participação:

I - Debates, audiências e consultas públicas;

II - Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de mobilidade urbana.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal poderá estimular a criação de outros espaços de participação popular para discussão de questões inerentes ao desenvolvimento urbano.

CAPÍTULO II

DA GESTÃO DO PLANMOB IBITINGA

Seção I

Dos prazos de implantação

Art. 45 O presente PlanMob será implantado por meio das ações apresentadas no Anexo I para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

§ 1º Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de até 3 anos, até 7 anos e até 10 anos, respectivamente.

§ 2º Além das ações de curto, médio e longo prazos, também são previstas ações contínuas para o PlanMob Ibitinga.

Art. 46 Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei Complementar.

Seção II

Do financiamento

Art. 47 Para o custeio das obras e ações preconizadas no Anexo I da presente Lei Complementar, anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para a sua execução, que constarão, igualmente, nos Planos Plurianuais do Município.

Art. 48 Fica o Poder Executivo autorizado a utilizar recursos do "Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU" com a finalidade de custear prioritariamente o sistema de transporte público coletivo do município e desenvolver programas objetivando melhoria da operação desse serviço, além de outros projetos e atividades em benefício do setor e da mobilidade urbana de forma geral.

§ 1º Para a efetiva implementação das ações previstas no Anexo I da presente Lei Complementar o Poder Público Municipal poderá requerer recursos complementares ao FMMU através da participação em programas de outras esferas da federação e com a formação de acordos e parcerias com instituições privadas.

§2º Fica determinado o percentual de 20% sobre a receita obtida com a aplicação das multas de trânsito, no investimento exclusivo em campanhas educativas visando melhorar a convivência dos cidadãos ibitinguenses no trânsito da cidade.

Seção III

Do Monitoramento e Avaliação-



Câmara Municipal de Ibatinga

Estado de São Paulo

Art. 49 O monitoramento e a avaliação do PlanMob Ibatinga têm por objetivo relacionar, estruturar e analisar os dados e informações municipais sobre mobilidade para indicar a implementação das ações e o alcance dos objetivos e metas propostos neste PlanMob.

Art. 50 O monitoramento e a avaliação do PlanMob Ibatinga serão realizados por meio do acompanhamento dos indicadores apresentados para cada ação e objetivo geral, discriminados no Anexo I.

Art. 51 São diretrizes do sistema de monitoramento e avaliação do PlanMob Ibatinga:

I - Acompanhamento do desempenho alcançado a partir da implementação das ações previstas nesta Lei Complementar;

II - Fornecimento, através do monitoramento, de informações necessárias às futuras adaptações ou revisões do PlanMob Ibatinga, de forma a contribuir para a melhoria da gestão da mobilidade municipal;

III - Promoção da publicidade das informações monitoradas, permitindo maior controle social e participação efetiva da população na gestão da mobilidade do Município;

IV - Estabelecimento de parcerias com a sociedade civil organizada, universidades, cartórios de registro de imóveis e demais órgãos e entidades públicas e privadas, visando à obtenção ou acesso a informações necessárias ao monitoramento do PlanMob Ibatinga.

Art. 52 Compete ao Conselho, mencionado no inciso III, do Art. 40º desta Lei Complementar, a realização de ações de monitoramento e avaliação do desempenho do PlanMob Ibatinga, devendo os resultados encontrados serem disponibilizados e divulgados de forma ampla, acessível, transparente e digital.

Parágrafo único. Deverão ser realizadas por este Conselho reuniões bimestrais de acompanhamento das metas e elaborados relatórios anuais de monitoramento das ações e objetivos estabelecidos nesta Lei Complementar.

PARTE V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 53 O PlanMob Ibatinga deverá ser revisto e atualizado no máximo a cada 10 (dez) anos, contados a partir da data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não impede a propositura e aprovação das modificações e alterações necessárias, desde que devidamente justificadas e de conformidade com o desenvolvimento da mobilidade do município.

Art. 54 Revoga-se a Lei Complementar nº 125, de 6 de abril de 2016.

Art. 55 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões “Dejanir Storniolo”, em ...

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO