

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 14/2016

Institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º. Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída pela Lei nº 2908/2006, de 06 de outubro de 2006 – Plano Diretor do Município da Estância Turística de Ibitinga.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 2º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga guarda compatibilidade com a Lei nº 2908/2006, de 06 de outubro de 2006, a Lei Complementar nº 04, de 21 de agosto de 2009, e as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Art. 3º. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

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

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.

Art. 4º. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.



Art. 5º. A presente lei destina-se ainda a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município da Estância Turística de Ibitinga, atendendo às diretrizes estabelecidas na lei 2.908/2006 que instituiu o Plano Diretor do Município.

Seção I Dos Conceitos e Definições

Art. 6º. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – 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;

II – BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

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

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

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

VI – CICLO-ELÉTRICO: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW, dotado ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VII – CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VIII – CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);



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

X - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;

XI - 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;

XII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XIV - 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;

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

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

XVII - PISTA EXCLUSIVA: faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XVIII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XIX - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

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



XXI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

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

XXIII – VAGA: espaço destinado à parada ou ao estacionamento de veículos; **XXIV – VIA:** superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXIV – VIA DE CONTORNO RODOVIÁRIO: destina-se a desviar o tráfego da malha urbana consolidada, proporcionando maior segurança e fluidez ao sistema viário e usuários;

XXV – VIAS ESTRUTURAIS: destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego e formam a ossatura básica da estrutura proposta, interligando os vários setores da cidade. Correspondem as vias onde poderá haver maior concentração de usos não residenciais, conforme diretrizes estabelecidas na Lei Complementar de Zoneamento;

XXVI – VIAS COLETORAS: destinam-se tanto ao serviço de tráfego de veículos como ao acesso as propriedades servem para coletar o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuí-lo para as estruturais. Formam o sistema de vias que interliga a malha viária e são também usadas pelo transporte coletivo;

XXVII – VIAS PRINCIPAIS: vias com condições de continuidade para fora da gleba loteada, com largura mínima de 15,00 metros (quinze metros);

XXVIII – VIAS LOCAIS: tem como função básica permitir o acesso às propriedades privadas, ou áreas e atividades específicas, implicando pequeno volume de tráfego, com largura mínima de 14,00 metros (quatorze metros);

XXIX – VIAS DE PEDESTRE: vias especiais destinadas prioritariamente circulação de pedestres, com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciado;

XXX – TRILHAS: caminhos que proporcionam a prática de turismo, servindo também como instrumento de controle ambiental de áreas preservadas ou protegidas em lei.

CAPÍTULO II DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Seção I Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais



Art. 7º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga obedece aos seguintes princípios:

I – reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município e oportunidade de se promover a inclusão social;

II – universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade, promovendo a democratização do espaço público;

III – acessibilidade à pessoa portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, promovendo a equiparação de oportunidades;

IV – desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V – gestão democrática, planejamento, avaliação e integração entre o uso do espaço público e a circulação urbana;

VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;

VII – equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros materializando o “Direito à cidade”;

VIII – segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde, melhoria da qualidade do ar, projetos de redução de emissões de gases de efeito estufa;

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;

X – consolidação da vocação turística do Município;

XI – articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

Art. 8º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;



- II – integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;
- III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- IV – priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- V – desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;
- VI – planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
- VII – estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- VIII – fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- IX – busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga;
- X – priorização do investimento público destinado à melhoria e à expansão do sistema viário;
- XI – formulação de projetos para criação de uma malha ciclo viária, vias de circulação de pedestres e trilhas para o ecoturismo.

Art. 9º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga possui como objetivos gerais:

- I – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- II – contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- III – proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;



V – consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO III DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Seção I

Do conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga

Art. 10º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga contempla:

I – os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – as metas de curto, médio e longo prazo;

III – os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;

IV – ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;

V – as recomendações de estudos e projetos específicos para as infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios;

b) a elaboração de um plano de implantação de sistema cicloviário indicando a infraestrutura necessária para a circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas e eventuais ciclovias e ciclorrotas; localização de paraciclos e bicicletários, bem como sinalização adequada, além de ações de estímulo ao uso da bicicleta;

c) a elaboração de um plano de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, a redução de velocidades, a adoção de medidas de melhor fluidez de tráfego, dentre outras;

VI – os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, inclusive os ônibus turísticos;



VII – o sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização previsto na legislação urbanística municipal;

VIII – a garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

XIX – a garantia da equidade social, por meio da modicidade tarifária, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo;

X – a operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;

XI – estabelecimento e demarcação de vagas de estacionamento especiais, locais de descarga, locais de para rápida e vagas para motocicletas, integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal;

XII – a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 11. O Sistema de Mobilidade Urbana de Ibitinga leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infra-estruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade e considera a sazonalidade da demanda devido às características de funcionamento das atividades turísticas.

§ 1º. São os meios de transporte urbanos os veículos motorizados e veículos não motorizados, que podem ser utilizados como serviços de transporte urbano de passageiros e de cargas, podendo exercer suas atividades de forma coletiva ou individual.

§ 2º. Os serviços de transporte urbano podem ser tanto de natureza pública quanto privada.

Art. 12. Compõem a infraestrutura de Mobilidade Urbana do Município:

I - as vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas e trilhas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;



- III – terminais rodoviários;
- IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V – o Aeroporto Municipal;
- VI – o sistema de sinalização viária e de trânsito;
- VII – equipamentos e instalações;
- VIII – instrumentos de controle e fiscalização.

Art. 13. Caberá ao Poder Executivo Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação, por regulamento próprio, no que concerne:

- I – ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II – ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, descarga, de produtos perigosos ou não e para os veículos de turismo e de fretamento;
- III – a criação de terminal para veículos que fazem o transporte coletivo e táxis;
- IV – a construção de vias de circulação exclusiva para pedestres na área da sede do Município e em outras localidades que se mostrarem adequadas;
- V – a criação de áreas de estacionamento ao longo das vias.

Seção I

Da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 14. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

- I – criação de um Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a implantação de uma via alternativa, aumentando a área de cobertura do sistema de transporte público coletivo;
- II – criação de um Circuito de Trilhas, com os objetivos de:

a) equipar o Município para utilização do produto turístico ecoturismo ou turismo de aventura;



- b) garantir a possibilidade de acesso público às áreas de grande beleza natural;
- c) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de controle ambiental das áreas de preservação do Município;

III – elaboração de um projeto de implantação Cicloviária;

Art. 15. Estas diretrizes serão implementadas por meio das seguintes ações:

I – revisão da rota dos ônibus circulares, quando da nova licitação de concessão de transporte coletivo urbano;

II – sinalização de trânsito;

III – notificação dos proprietários para a construção de calçadas em terrenos baldios promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;

IV – implantação de estacionamento rotativo nos pontos de grande concentração de público, com sinalização e definição de horários de uso exclusivo;

V – projeção de malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança;

VI – fomento à arborização urbana, para maior conforto dos pedestres;

VII – implantação de rampas de acessibilidade visando adaptar as calçadas aos portadores de necessidades especiais e às pessoas com mobilidade reduzida;

VIII – elaboração de projeto, em parceria com o curso de turismo da FAIBI, de criação de um circuito de trilhas com as seguintes características:

a) prever o desenvolvimento e a manutenção de um Programa de Trilhas para o Ecoturismo ou Turismo de Aventura, dando ao caminhante ou excursionista uma visão geral do Município;

b) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de fiscalização das Áreas de Proteção Ambiental para a preservação do patrimônio natural e paisagístico de Ibitinga;

XIX – implantação de placas denominativas das ruas nos locais inexistentes;



X – implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas;

XI – criação de um sistema de paraciclo, para a correta disposição de bicicletas.

Seção II Do Transporte de Cargas

Art. 16. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I – restrição de acesso de caminhões de grande porte na área central, especialmente nos finais de semana;

II – demarcação de vagas específicas para carga e descarga nas lojas e estabelecimentos comerciais da cidade, com sinalização e definição de horários de uso exclusivo;

III – implantação de estacionamento rotativo nos pontos de grande concentração de público, com sinalização e definição de horários de uso exclusivo;

Seção III Do Transporte Público Coletivo e Individual

Art. 17. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§ 1º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º. O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas comerciais, de serviço, industriais, turísticas ou de lazer.

Art. 18. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Ibitinga :

I – receber o serviço adequado, nos termos do Art. 6º da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II – ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e demais



informações pertinentes;

III – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 19. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo executará:

I – a constante fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

II – o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços.

Art. 20. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

III - identificação de memória de cálculo da tarifa, demonstrando sua modicidade.

§ 1º. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

§ 2º. Todos os elementos da operação do transporte público coletivo deverão estar definidos em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência.

Art. 21. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços.

Art. 22. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º. É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal, nos termos da Lei nº 12.365, de 2013.



§ 2º. Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido aos seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), conforme estabelece a Lei nº 12.865, de 2013.

§ 3º. As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Seção IV Do Transporte Não Motorizado

Art. 23. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 24. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do projeto para futura implantação de Sistema Ciclovitário.

Art. 25. Ao longo da malha ciclovitária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, aos bancos, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha ciclovitária.

Art. 26. O sistema ciclovitário deverá garantir:

- I – a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II – a previsão de construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 27. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 28. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da



sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 29. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

- I** – ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;
- II** – calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;
- III** – faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV** – iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, e demais locais públicos;
- V** – equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

Art. 30. São deveres dos pedestres:

- I** – andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;
- II** – atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;
- III** – quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;
- IV** – quando a faixa de pedestre for semaforizada, observar a sinalização e aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;
- V** – ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;
- VI** – não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;
- VII** – caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem



calçada;

VIII – obedecer à sinalização de trânsito.

CAPÍTULO V DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO

Art. 31. Relativamente ao sistema viário, são diretrizes desta lei:

I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;

II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;

III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;

IV - definir as características geométricas e operacionais das vias compatibilizando com a legislação de uso do solo e itinerário das linhas do transporte coletivo.

Art. 32. É obrigatória a adoção das disposições da presente lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vierem a ser executados no Município de Ibitinga.

Art. 33. É proibido:

I - reduzir a pista de rolamento na alteração de categoria da via rural para urbana;

II - embargar, sob qualquer pretexto, o trânsito nas vias;

III - fechar, estreitar, mudar e de qualquer maneira dificultar a servidão pública das vias;

IV - obstruir valetas de escoamento de água, colocar portões, porteiras, correntes ou qualquer outro meio de obstáculo ao acesso nas vias públicas.

Seção I Da Hierarquização das Vias Urbanas

Art. 34º. Para efeitos desta lei complementar, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias, existentes ou projetadas, no Município de Ibitinga classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decres-



cente de importância:

- I** - via de contorno rodoviário;
- II** - vias estruturais;
- III** - vias coletoras;
- IV** - vias principais;
- V** - vias locais;
- VI** - ciclovias;
- VII** - vias de pedestres.

Seção II **Das Funções das Vias Urbanas**

Art. 35. As vias do Município de Ibitinga, de acordo com sua classificação, inclusive hierárquica, apresentam as seguintes funções:

I – via de contorno rodoviário – destina-se a desviar o tráfego da malha urbana consolidada, proporcionando maior segurança e fluidez ao sistema viário e usuários, sendo classificada como via de trânsito rápido para as determinações da legislação nacional de trânsito;

II – vias estruturais – destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego e formam a ossatura básica da estrutura proposta, interligando os vários setores da cidade. Correspondem às vias onde poderá haver maior concentração de usos não residenciais, conforme diretrizes estabelecidas na lei complementar de Zoneamento, sendo classificada como via arterial para as determinações da legislação nacional de trânsito;

III – vias coletoras – destinam-se tanto ao serviço de tráfego de veículos como ao acesso às propriedades. O serviço de tráfego é prestado no sentido de coletar o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuí-lo para as estruturais. Formam um sistema de vias que interliga a malha viária e são também usadas pelo transporte coletivo, sendo classificada como via coletora para as determinações da legislação nacional de trânsito;

IV – vias principais – vias com condições de continuidade para fora da gleba loteada, com largura mínima de 15,00 metros (quinze metros);

V – vias locais – têm como função básica permitir o acesso às propriedades privadas, ou áreas e atividades específicas, implicando pequeno volume de tráfego, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito, com largura mínima de 14,00 metros (quatorze metros), com exceção de loteamentos de interesse social onde poderão ter largura mínima de 12 (doze) metros;

VI – ciclovias – vias especiais destinadas à circulação de bicicletas;



VII – vias de pedestres – vias especiais destinadas prioritariamente à circulação de pedestres, permitindo tráfego lento de veículos e transporte coletivo, com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciado, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito.

Parágrafo Único. Novas vias poderão ser definidas e classificadas de acordo com o caput deste artigo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

Seção III **Das Dimensões das Vias Urbanas**

Art. 36. Objetivando o perfeito funcionamento das vias, são considerados os seguintes elementos:

- I** - caixa da via - distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- II** - pista de rolamento - espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;
- III** - calçada - espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.

Art. 37. Os padrões de urbanização para o Sistema Viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Poder Executivo Municipal quanto:

- I** - à largura dos passeios e faixas de rolamento;
- II** - ao tratamento paisagístico;
- III** - à declividade máxima definida por esta lei complementar.

§ 1º. As vias locais sem saída, com bolsão de retorno ou em cul-de-sac com diâmetro mínimo de 15m (quinze metros), terão extensão máxima de 300m (trezentos metros) medida da via de acesso mais próxima, e largura mínima de 15m (quinze metros).

§ 2º. As vias públicas locais terão no mínimo 14,00 m (quatorze metros) de largura de caixa e 8,00m (oito metros) de pista de rolamento.

§ 3º. A declividade máxima aceita será de 20% (vinte por cento) para as vias.

Art. 38. Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecerão com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma. As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às se-



guintes dimensões mínimas:

I – via de contorno rodoviário: deverá ser elaborado projeto específico, definindo suas dimensões de acordo com as projeções de tráfego para a via, observando os padrões técnicos estaduais e federais;

II - vias estruturais:

- a) Caixa da Via - 28,00m (vinte e oito metros);
- b) Pista de Rolamento - 9,00 (nove metros) para cada sentido;
- c) Canteiro Central - 2,00 (dois metros);
- d) Calçada - 3,00 (três metros);
- e) Ciclovía - 2,00 (dois metros);

III - vias coletoras:

- a) Caixa da Via - 16,00m (dezesesseis metros);
- b) Pista de Rolamento - 10,00m (dez metros);
- c) Calçada - 3,00m (três metros).

IV – vias principais:

- a) Caixa da Via - 15,00m (quinze metros);
- b) Pista de Rolamento – 9,00 m (nove metros),
- c) Calçada - 3,00m (três metros).

V - via local:

- a) Caixa da Via - 14,00 m (quatorze metros),
- b) Pista de Rolamento - 8,00 m (oito metros),
- c) Calçada - 3,00m (três metros);
- d) Caixa da via em loteamentos de interesse social – 12 (doze) metros;
- e) Pista de rolamento em loteamentos de interesse social – 8 (oito) metros;
- f) Calçada em loteamentos de interesse social – 2 (dois) metros.

VI – ciclovias com caixa de circulação de 2,00m (dois metros).

VII - vias de pedestres:

- a) Calçada - 2,00m (dois metros).

Seção IV Das Vias Rurais

Art. 39. As vias rurais do Município de Ibitinga, de acordo com sua classificação, apresentam as seguintes funções:



I – via regionais – são rodovias sob jurisdição estadual;

II – estradas principais ou troncos – destinam-se a conexão da área urbana do município às comunidades rurais e municípios vizinhos, permitindo o transporte de grandes volumes de tráfego, centralizando o escoamento de produtos agrícolas das estradas secundárias e vicinais, além de facilitar o acesso às vias regionais;

III – estradas secundárias ou de ligação – destinam-se a:

- a) interligar os setores do município entre si, com as áreas urbanas e com as vias regionais;
- b) desviar os fluxos de veículos das áreas urbanas;
- c) garantir o escoamento da produção e o abastecimento das áreas urbanas e rurais.

IV – estradas vicinais ou caminhos – dar acesso aos locais de produção e moradia na área rural, interligando-os com as estradas secundárias e de ligação.

V – trilhas – caminho ou estrada de passeio terrestre usado para caminhada ao ar livre, o pedestrianismo, ciclismo ou outras atividades de locomoção.

Art. 40. As estradas municipais deverão possuir largura mínima de 12 (doze) metros, sendo 06 (seis) metros para cada lado, considerado o eixo da estrada já existente.

Parágrafo Único. As estradas rurais já existentes, com largura inferior ao disposto do “caput” deste Artigo, permanecerão com seus traçados e larguras originais, tendo como base às cercas de divisas das propriedades confrontantes com as estradas municipais, desde que seja comprovada sua existência anterior a lei complementar Municipal 2.258, de 21 de outubro de 1.997, ficando reservado ao Município a qualquer tempo, a execução de obras de melhorias, até mesmo em sua largura, concordando inclusive com eventuais retificações de áreas nestas condições.

Seção V **Da intervenção no Sistema Viário**

Art. 41. Ficam definidas como diretrizes para intervenção no Sistema Viário:

I - elaborar projeto específico para a via de contorno rodoviário;

II - redefinir as caixas de rolamento das vias em função da hierarquia viária e em especial para o atendimento do Sistema de Transporte Coletivo;

III - desenvolver Plano de Circulação Viária para a sede de Ibitinga;



- IV - regulamentar a circulação de veículos pesados e carroceiros no centro da cidade;
- V - melhorar as condições físicas de acesso ao Distrito de Cambaratiba;
- VI - implantar e manter sistema de sinalização horizontal e vertical para o Município;
- VII - projetar um sistema de ciclovias e ou ciclofaixas, como alternativa de locomoção;
- VIII - estabelecer um regulamento que discipline o modelo padrão de calçada para a cidade;
- IX - estabelecer diretrizes de arruamento que contemplem áreas ainda não parceladas.

Art. 42. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do Sistema Viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 1º. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei complementar e com a lei complementar de Parcelamento do Solo.

§ 2º. A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação do Loteamento ou Desmembramento.

Art. 43. São partes integrantes desta lei complementar os anexos I a VII referentes ao mapeamento da hierarquia viária da sede do Município de Ibitinga.

Art. 44. A presente lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CAPÍTULO VI MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBITINGA

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga

Art. 45. Esta lei institui também o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Ibitinga, com base em indicadores de desempenho estabelecidos e com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana da



Estância Turística de Ibitinga, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas estabelecidas.

Parágrafo único. O Conselho Gestor de que trata esta lei, será formado pelos membros do Conselho da Cidade.

Seção II

Da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga

Art. 46. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 anos, contados da data de sua publicação.

Art. 47. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art. 48. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ibitinga serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

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

CAPÍTULO VII DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 49. O Poder Executivo, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento do sistema de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros de outras esferas de governo e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS



Art. 50. São partes integrantes desta lei complementar os seguintes anexos:

- I** - mapa da Hierarquia Viária do Município de Ibitinga;
- II** - perfis viários.

Art. 51. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário, especialmente as Leis Complementares 04/2009, 14/2009 e 26/2010.

Ibitinga, 28 de março de 2016.



FLORISVALDO ANTÔNIO FLORENTINO
Prefeito Municipal



Ofício 353/2016
Ibitinga, 29 de março de 2016

Senhor Presidente:

Vimos por meio deste encaminhar para esta Egrégia Casa o Projeto de Lei Complementar nº 014/16, que institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

A implementação do plano de mobilidade urbana será de extrema importância, visto que tem como fundamento a orientação das ações do Município, em relação aos modos, serviços e a estrutura viária do transporte, garantindo o deslocamento de pessoas e cargas em todo o território municipal, buscando assim atender as necessidades atuais e as que surgirem futuramente.

Tendo em vista a necessidade de maior urgência de implantação do Plano de Mobilidade Urbana e também ressaltando que já foi realizada Audiência Pública a respeito do tema em questão, solicitamos, que a presente Propositura seja apreciada pelos Nobres Edis em Regime de Urgência Especial, nos termos da Lei Orgânica do Município.

Aproveitamos a oportunidade para renovar protestos de consideração e estima.

Atenciosamente,



FLORISVALDO ANTONIO FIORENTINO
Prefeito Municipal

Excelentíssimo Senhor
WINDSON PINHEIRO
Presidente da Câmara Municipal de Ibitinga
Ibitinga/SP



PAVIMENTAÇÃO NA REDE DE VIAS MUNICIPAL PARA MELHORIA DA MOBILIDADE

2013:

RUA PEDRO IANNI – CONCLUÍDA

AVENIDA JOÃO FARAH – CONCLUÍDA

2014:

APENAS RECAPEAMENTO

2015:

AVENIDA JOÃO SOARES DA COSTA – PROJETO: AGUARDANDO LIBERAÇÃO

AVENIDA CAROLINA GERETTO DALL'ACQUA – PROJETO: AGUARDANDO INÍCIO DA EXECUÇÃO

ARILDO F. DE TOLEDO – PROJETO: AGUARDANDO INÍCIO DA EXECUÇÃO

RUA PEDRO MANCHINI – PROJETO

RUA ANTENOR ZINEZZI – PROJETO

PAVIMENTAÇÃO DA CHÁCARA SANTA IZAURA – EM EXECUÇÃO: EM FRENTE À APAR

AVENIDA CAROLINA GERETTO DALL'ÁQUA – PROJETO (?)

AVENIDA MARIA ALVES PONCHIO – PROJETO

2016:

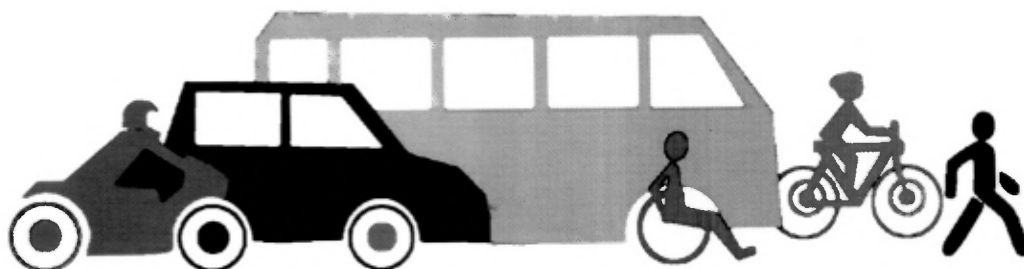
AVENIDA JOÃO JOSÉ CUSTÓDIO

AVENIDA 13 DE MAIO

RUA WALTER PIFFER

RUA OSÓRIO DE SOUZA CALDAS, JARDIM PAINEIRAS - CONCLUÍDA





PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

DIAGNÓSTICO



FLORISVALDO ANTONIO FIORENTINO
Prefeito Municipal

MARIA LUIZA DA SILVA RODRIGUES
Secretária Municipal de Planejamento e Coordenação

COMISSÃO DE ELABORAÇÃO:

1. Maria Luiza da Silva Rodrigues
2. Olaerte Constantini
3. Doniseti José Pinezi
4. Mirna Eliza da Silva
5. Paulo Sérgio Moreale
6. Sonia Maria Sestare
7. Ciro Rogério Dal'Acqua
8. Jeferson Rodrigues
9. Eléa Lorenzetti Bocca
10. Paulo Aparecido Verderi

COLABORADORES:

1. Maria Carolina Rodrigues Pereira
2. Caio Rodrigues Demiciano
3. Pedro Fabrício de Fávero



APRESENTAÇÃO

O QUE É MOBILIDADE URBANA?

Entendemos mobilidade urbana como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. E isto, convenhamos, está cada vez mais difícil.

Mobilidade urbana nas grandes cidades é cada vez mais problemática. Principalmente em locais onde o adensamento urbano se deu de forma desordenada e rápida, impedindo planejamento e estrutura adequada. Toda vez que isso acontece, a mobilidade dos moradores desse local fica comprometida.

A mobilidade urbana tem grande impacto na economia local e na qualidade de vida das pessoas. Quando problemática, custa caro ao estado e a sociedade, em virtude das perdas que proporciona.

Já existem estudos que conseguem medir em valores o custo com doenças respiratórias e estresse, com perdas de materiais perecíveis ou mesmo com os cuidados necessários para sua conservação, com a queda de produtividade em geral, e principalmente com custos decorrentes dos impactos ambientais causados pelas emissões de CO₂ na atmosfera advindo dos veículos que utilizam combustíveis fósseis, como o petróleo.

Pensar mobilidade urbana de modo mais eficiente em termos sociais, econômicos e ambientais, é pensar em sustentabilidade. Pensar a mobilidade urbana com mais tecnologia e inovação, é um dos mais urgentes desafios deste século.



Mobilidade Urbana em Ibitinga;

Nossa cidade, a cada dia, se expande mais. Bairros novos vão surgindo no horizonte e conseqüentemente, também os problemas de adequação das pessoas que ali residem, pois estas pessoas que residem nos bairros mais periféricos da cidade necessitam de facilidade para locomoção com a finalidade de trabalhar, acomodar seus filhos em creches ou escolas de educação infantil, estudar, enfim, estas pessoas necessitam de facilidade de locomoção para satisfazer suas necessidades de lazer, trabalho, estudo e religiosidade.

Para a locomoção de um local para outro, é necessário que o serviço público proporcione logradouros que ofereçam segurança e facilitem a locomoção, seja esta locomoção à pé, de carro, de motocicleta, de bicicleta ou em transportes coletivos.

Importante salientar que pessoas com mobilidade reduzida devem ser primordialmente lembradas nos planejamentos sobre este assunto, pois estas são as que mais perecem.

Realizamos um levantamento acerca das características de nossa cidade procurando nos colocar no papel das pessoas que se locomovem no dia a dia, e destacamos alguns dos aspectos levantados.

Características da Cidade;

O atendimento às demandas relativas à Mobilidade Urbana exige um planejamento específico, que leve em conta a complexidade das relações territoriais de nosso município e que combine os princípios de eficiência no desenvolvimento das atividades econômicas, de qualidade de vida adequada para seus habitantes, de qualidade de desenho urbano e controle e preservação (na medida do possível), de um meio ambiente submetido a uma crescente ação humana.

Ibitinga tem como principal característica, a dispersão, aqui a estrutura das ocupações humanas e ocupações industriais e comerciais, tem como principal característica a diversidade, ao contrário de outras cidadãs, em Ibitinga as inter-relações e interações ocorrem em espaços muito próximos, em razão das características próprias de nossa produção econômica.



Ao realizarmos uma leitura de nossa realidade municipal, ou seja, levantar um diagnóstico de como a cidade funciona, podemos constatar que são poucas as áreas do município que concentram apenas residências, são poucos os locais que apenas geram “viagens”, bem como são poucos os locais que apenas recebem “viagens”.

Podemos observar que em todo o território há residências, concentração de comércio para atendimento das necessidades locais, estabelecimento de serviços, escolas, atendimento médico, etc.

Essa dinâmica local, que é o ponto principal para entender como se organiza o movimento de pessoas dentro do espaço urbano, é única e nos possibilita uma mobilidade muito boa, criando apenas os gargalos clássicos do tráfego nas ruas onde se concentram as grandes lojas de comércio varejista.

Outro ponto a ser observado, diz respeito à oferta e demanda de transporte coletivo, que, baseado na dinâmica econômica de nossos moradores, atende plenamente às necessidades locais. Além do transporte coletivo público, há o transporte oferecido pelas indústrias de bordados, e pelos produtores rurais, o que desonera o transporte público e permite uma dinâmica melhor na mobilidade em razão de desonerar o município desta obrigação e de evitar que centenas de veículos sejam postos às ruas todos os dias.

Mais um aspecto importante de se observar, diz respeito ao nosso sistema viário que, em razão das leis de ordenamento do solo e dos projetos de pavimentação e recuperação da malha viária, reúne condições satisfatórias de rodagem, sendo que as poucas vias carentes de pavimento estão recebendo tal benefício como demonstra o Mapa em anexo a este projeto, mesma sorte em relação à sinalização e implantação de equipamentos de redução de velocidade.

A implantação das ondulações transversais, utilizadas em locais onde se pretenda reduzir a velocidade do veículo, especialmente para maior segurança de pedestres, melhoria de locais onde a sinalização viária existente se mostrou ineficaz para redução da velocidade, e, especialmente, onde houve a constatação de que o índice significativo ou risco potencial de acidentes, cujo fator determinante é o excesso de velocidade praticado no local, demonstrou-se eficaz para atender às necessidades, contribuindo para a melhoria do trânsito.





As condições hoje existentes, atendem à demanda de curto e médio prazo, já que apesar de não haver como estabelecer um comportamento estanque para o crescimento, há a verificação de que esta é a tendência do crescimento do município.

Outro importante aspecto a ser analisado em nossa cidade, e que influenciou sobremaneira na qualidade da mobilidade local, foi a concentração das demandas relativas ao trânsito junto à Secretaria de Segurança Pública, Trânsito e Tecnologia, que é ponto importante para estimular a reflexão sobre o tema.

Do diagnóstico, o que se percebe é que, para o transporte em veículos, as ruas de nossa cidade oferecem razoável capacidade de locomoção. Existem locais de travamento dos veículos na via pública, porém sem maiores conseqüências, pois o tempo de parada é curto e localizado, soluções simples como alternância de mãos de rodagem e implantação de semáforos eletrônicos, possibilitaram a atenuação dos problemas de forma bastante satisfatória.

O maior problema diagnosticado são as calçadas, que não oferecem rampas de acesso aos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida, problema que vem sendo atacado com a implantação de rampas em diversos pontos.

Transportes alternativos;

O transporte alternativo é uma maneira de se locomover usando um meio diferente dos mais tradicionais. A bicicleta é um exemplo disso. Em alguns lugares, ela é usada porque é mais barata ou porque a geografia urbana facilita, como nas cidades litorâneas do Brasil ou em países como a Índia e China. Outras pessoas escolhem andar de bicicleta por uma questão ideológica, pois elas não agredem o meio ambiente e não causam tantos transtornos quanto os carros.

Os brasileiros não têm tradição no uso deste meio de locomoção, observa-se que talvez, o clima quente seja um empecilho para sua popularização,



mas já se observam pequenos grupos de ciclistas em formação, a maior dificuldade para os usuários deste meio de transporte é a falta de espaço exclusivo para a prática do ciclismo e muitas vezes, os ciclistas disputam espaço com os carros, o que pode acarretar graves acidentes.

Em nossa cidade, a bicicleta é muito pouca utilizada como meio de transporte. Poucas pessoas circulam à pé ou de bicicleta, principalmente pelas características dos logradouros, com aclives e descidas íngremes, e também pelo clima quente da maior parte do ano, incompatibilizando com este meio de transporte.

Entendemos que o uso de bicicletas poderia contribuir para desobstruir as vias e colaborar com o meio ambiente. É um meio de mobilização compatível com esses tempos de otimização da energia e da requalificação da vida urbana.

A bicicleta não polui e, além disso, o pedalar garante esforço físico continuado, o que ajuda a melhorar a qualidade de vida do cidadão.

A implantação de ciclovias, ciclofaixas e de paraciclos, é alternativa de grande impacto para o incentivo à utilização deste veículos e para auxiliar na mobilidade urbana.

Transportes coletivos;

Apesar da grande quantidade de carros nas ruas, o transporte coletivo ainda é uma opção de muitos Ibitinguenses.

A implantação do transporte coletivo para o Distrito de Cambaratiba possibilitou considerável melhoria nas condições de mobilidade dos moradores daquele Distrito, solução que deve ser mantida e assegurada.

Incentivar o uso dos coletivos poderia diminuir o fluxo de veículos nas ruas. Com ônibus transportam-se mais passageiros por hora e por faixa. Aprimorar a oferta de transporte coletivo com a ampliação de horários e diversidade de itinerários é a sugestão para este item.

Empresas locais que contam com um bom número de empregados já oferecem transporte coletivo aos seus empregados, a conscientização do ganho ambiental com esta prática e o incentivo ao associativismo na oferta de transporte aos empregados ~~deve ser~~ pode ser uma alternativa a ser buscada,

implantando o chamado transporte seja solidário, ou seja, que vários funcionários utilizem o mesmo meio de transporte.

As vias urbanas:

As vias urbanas devem se adequar à quantidade de veículos para que o trânsito seja coeso, organizado, flexível e principalmente, com fluidez normal.

Muitos motoristas, apesar de serem devidamente habilitados, não sabem dirigir. O ato de dirigir não é somente guiar o veículo por ruas ou estradas. O motorista tem que ter o discernimento do cálculo, da distância entre veículos e de velocidade.

A forma de dirigir defensivamente, atento, concentrado, prestando atenção aos pedestres, nos demais veículos e obstáculos, faz a diferença entre o bom motorista e o mau motorista.

Ao se pensar em organização de trânsito e mobilidade urbana, deve-se pensar também em educação para o trânsito, pautando as ações em soluções com amplitude e voltadas para o interesse coletivo.



As implantações das lombadas hoje em Ibitinga são uma realidade positiva. Substituíram os radares e, nos locais que elas existem, não há acidentes, pois obrigam o motorista a diminuir a velocidade. Os gastos públicos com elas são apenas para construí-las, pois não há manutenção, a não ser para reforçar a pintura, mas são gastos ínfimos. Uma solução barata e de impacto

extremamente relevante.

Em alguns lugares, as lombadas têm dupla finalidade, servem de obstáculo para redução de velocidade e de passagem de pedestres e cadeirantes, o que foi uma boa iniciativa do CONTRAN e aceita pelas cidades comprometidas com mobilidade urbana, como a nossa.

Vias de mão dupla ou mão única



Ruas estreitas em bairros antigos são um problema para a mobilidade me razão de afunilarem o trânsito.

A implantação de mão única de tráfego seria uma solução, mas que depende de consulta aos comerciantes e moradores.



O Plano de Mobilidade Urbana, além de ser um instrumento para a melhoria da mobilidade e do trânsito, deve ser um instrumento do cidadão para que sua vontade seja atendida e não pode ser um instrumento de imposição de vontade do poder público.

A alteração de mão de vias deve considerar a vontade dos moradores e as interações locais de modo a não afetar a vida dos moradores, comerciantes e

estabelecimentos instalados nas áreas afetadas.

Área Central:

Na área central de Ibitinga, local de grande movimento comercial varejista, onde se recebe a visita de milhares de turistas durante o ano todo, o serviço público vem se esforçando para que o trânsito seja mais organizado possível. Do ano passado até agora, foram tomadas várias providências que somadas, fizeram que a mobilidade das pessoas e veículos ficasse menos problemática.



A implantação dos semáforos digitais foi uma dessas melhorias.

Modernos e mais visíveis causam aos usuários uma sensação de ordem no sistema, amenizam a ansiedade e contribuem para que haja maior civilidade no trânsito.

A obrigatoriedade dos estacionamentos dos ônibus em caminhões em apenas um lado das vias também colaborou sobremaneira para diminuir os congestionamentos de trânsito.



A implantação dos bolsões de estacionamento para motocicletas também foi solução de organização.

A demarcação de vagas, a sinalização e a organização, contribuíram para que as vagas de estacionamentos fossem mais aproveitadas, e como conseqüência, mais veículos

estão podendo estacionar na área central.

As passagens de pedestres, implantadas em todos os quarteirões da área central dão mais segurança ao pedestre e aos motoristas.

As lombadas, hoje conhecidas como passagens elevadas de pedestres, conciliam controladores de tráfego e segurança ao pedestre.

As palestras de trânsito nas escolas e empresas, por ocasião da Semana do Trânsito, também são fundamentais para difundir a consciência aos trabalhadores e estudantes na questão do trânsito seguro.

Vias de acesso à bairros:

Nossa cidade conta com bairros considerados "dormitórios", pois as pessoas trabalham no centro da cidade ou nas fábricas e voltam para o pernoite na tranquilidade do lar. E a entradas e saídas dos bairros é praticamente o mesmo, ou seja, nos horários próximos da 07h00m, das 11h00m, das 13h00m e das 17h00m, as vias de acesso à estes bairros se tornam uma perigosa balburdia, pois é nesta hora que a maioria dos acidentes acontecem.

Para que este problema seja sanado em se tratando do tema "mobilidade urbana", é necessária a implantação de um regramento para que o trânsito flua normalmente também nos horários de pico.

Nosso maior problema são os bairros da Zona Sul da cidade, por serem bairros longe da Av. Engenheiro Ivanil Francischini, muito populosos e alguns já formados e outros ainda em desenvolvimento, como a urbanização quase total do Jd. dos Ipês, levando a cidade quase à Rodovia Victor Maida.

Estudos e consultas aos moradores destas vias poderão ser utilizados para que se busque uma solução conjunta aos problemas existentes.

Calçada ou passeio público:



Estes espaços de via pública são de uso exclusivo dos pedestres. Veículos motorizados ou não, não podem transitar, estacionar ou parar sobre as calçadas ou passeios públicos, sob a responsabilidade de estar cometendo uma infração de trânsito grave, com a obrigação do agente de trânsito de autuar e remover o veículo.



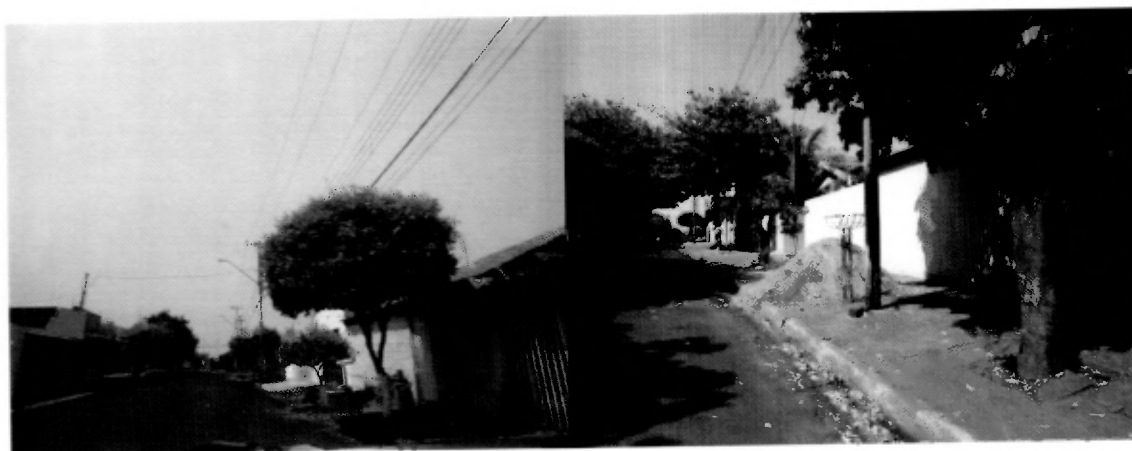
Porem, não é o que se vê no dia a dia, pois não raramente vemos veículos estacionados sobre as calçadas, disputando lugar com o pedestre. Falta nessa questão, conscientização do motorista em não estacionar em local proibido, ampliar as palestras e promover maior divulgação das leis de trânsito podem ser uma alternativa para estes problemas pontuais.



Bloqueio da via pública:

Não é raro também flagrarmos pessoas interditando a parte do calçamento defronte sua propriedade, como se extensão dela fosse. Normalmente são restos de materiais de construção, lixos, coisas que não cabem no quintal, etc. Isto é uso do espaço público como se fosse particular e obriga o usuário da calçada (pedestre) a andar pelo leito carroçável, lugar dos veículos, colocando em risco sua integridade física. Isto ocorre por falta de conscientização e de educação em cidadania.

Cadeirantes e suas passagens:



Fomentar as ações de acessibilidade e ampliar os meios de mobilidade para cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida deve ser um dos eixos do Plano de Mobilidade Urbana de Ibitinga.

É certo que o poder público tome as providências para implantação de rampas de acesso, demarcadas e sinalizadas, de modo que a pessoa com cadeira de rodas circule com o menor esforço possível, disciplinando esta implantação.

Avenida Engenheiro Ivanil Francischini:

É uma grande obra de mobilidade urbana, porém seus idealizadores não pensaram que a cidade fosse ser tão extensa como está e que esta grande via pudesse um dia se tornar um tanto acanhada pela demanda de veículos.

Anel urbano que permite acesso a todos os bairros da cidade, mas necessita de cuidados especiais, como sinalização adequada e pontos de estacionamento em 45 graus, para facilitar a mobilização e o comércio que se estende pela via.

Há necessidade de maior fiscalização em alguns pontos, onde os estacionamentos de 45 graus são tomados por caminhões ou ônibus, tirando o espaço dos veículos menores, pois estacionam perpendicular ao meio fio.

Há ainda a necessidade de implantação de sinalização de solo como divisão de ordenação de movimentos com linhas de continuidade e de ordenação de estacionamentos paralelo ao meio fio, à exemplo da área central. Deve-se implantar também sinalização aérea indicando lugares com alto fluxo de pedestres e ilhas para facilitar o deslocamento de pedestres e veículos.



Bairros Ângelo de Rosa, Flamboyant e Filadélfia:

A Avenida Anchieta liga estes bairros ao Centro da cidade e também ao acesso à Rodovia Victor Maida, passando pelo aterro sanitário. É um atalho importante para quem vem para nossa cidade por esta rodovia.

O acesso a estes bairros e a importância desta ligação com a Rodovia Victor Maida, influencia no tráfego da Avenida Engenheiro Ivanil Francischini, causando congestionamentos, em horários de pico, nas proximidades do velório municipal, havendo necessidade de estudos para solucionar tal situação.



Conclusão.

Estes são os principais aspectos observados e que deverão servir de pontos norteadores para o estabelecimento da Lei que instituirá o Plano de Mobilidade Urbano do Município.

As obras de continuidade da malha servirão para aumentar significativamente a conectividade entre as vias de acesso e auxiliarão na mobilidade local.

A formulação de um plano para implantação de eixos destinados a percursos ciclísticos é de fundamental importância.

A viabilização de rampas de acessibilidade e a ampliação da fiscalização dos passeios públicos, com sua manutenção a cargo dos proprietários dos imóveis, são de vital importância para a questão de acessibilidade.

A manutenção dos bolsões de estacionamento e da sinalização viária contribui para que a cidade mantenha sua mobilidade nos níveis desejáveis.

Ibitinga, 28 de março de 2016.

**Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da
Estância Turística de Ibitinga**

