



## Itapetininga-SP

### Legislação Digital

#### LEI COMPLEMENTAR Nº 163, DE 12 DE ABRIL DE 2019

(Projeto de Lei Complementar nº 20/2018, de autoria da Chefe do Poder Executivo.)

**Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Itapetininga, e dá outras providências.**

Simone Aparecida Curreladas dos Santos, **Prefeita do Município de Itapetininga**, Estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei Complementar:

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O Plano de Mobilidade Urbana de Itapetininga é um instrumento de planejamento urbano que, juntamente com o Plano Diretor e demais leis urbanísticas, regulamentam a política de mobilidade com fundamento no desenvolvimento sustentável urbano e ambiental da cidade.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é o instrumento de integração entre os diferentes modos de transporte e visa à melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no território do Município e o acesso universal à cidade.

Art. 3º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é um conjunto organizado e coordenado por meio dos seguintes eixos:

- I - sistema viário;
- II - polos geradores de viagens;
- III - modos não motorizados;
- IV - transporte coletivo.

Art. 4º As diretrizes desta Lei deverão ser, obrigatoriamente, contempladas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei do Orçamento Anual.

#### CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana e o fortalecimento da gestão pública, observando os seguintes princípios:

- I - prioridade ao transporte público face ao privado;
- II - prioridade aos meios de transporte não motorizados;
- III - inclusão social;
- IV - gestão democrática;
- V - sustentabilidade ambiental.

Parágrafo único. A aplicação desta Lei deverá observar os princípios jurídicos da razoabilidade e proporcionalidade.

Art. 6º As diretrizes gerais do Plano de Mobilidade Urbana de Itapetininga são:

- I - priorizar e garantir o deslocamento de forma segura, aos pedestres, ciclistas e usuários em geral da via pública;
- II - instituir políticas de desestímulo ao uso individual de automóveis;
- III - instituir políticas e ações referentes à educação e comportamento no trânsito com objetivo de reduzir os índices de infrações e acidentes de trânsito;
- IV - estimular o uso do transporte coletivo por ônibus.

#### CAPÍTULO III DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 7º O Sistema Viário de Itapetininga é o espaço público onde as pessoas e mercadorias se deslocam e onde estão instaladas as redes de distribuição de serviços urbanos.

Parágrafo único. O Município deve promover parceria junto ao Estado, como o objetivo de instalar o sistema de videomonitoramento para auxiliar na fiscalização do trânsito local e segurança pública.

Art. 8º Toda e qualquer alteração viária poderá ser, previamente, analisada pelo Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN, respeitadas as proporções e técnicas de engenharia de tráfego, com monitoramento, no mínimo por 90 (noventa) dias pela Secretaria Municipal de Trânsito e Cidadania.

Art. 9º A classificação viária obedecerá as normas dispostas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), respeitando-se as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor.

Parágrafo único. As vias já consolidadas são passíveis de revisão para adequação ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e ao Plano

Diretor.

Art. 10. Poderá ser implantado o sistema de mão única de direção, iniciando pelo Polígono Central e se estendendo a toda malha urbana, de modo a garantir a otimização da circulação viária.

Parágrafo único. Toda alteração deverá ser precedida de estudos técnicos que possam mensurar a sua eficiência, devendo ser considerado o grau de impacto aos usuários da via, observando-se o disposto no art. 33 desta Lei.

Art. 11. Deverá ser garantida a devida sinalização vertical e horizontal de trânsito em toda a área urbanizada.

### **Seção I** **Do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN**

Art. 12. Ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN, instituído pela [Lei nº 6.144, de 8 de agosto de 2016](#), compete:

- I - levantar as principais necessidades para melhoria e desenvolvimento do Sistema de Transportes Urbanos;
- II - elaborar estudos, planos e programas de expansão para a melhoria e desenvolvimento do Sistema de Transporte Público;
- III - opinar em todos os assuntos relativos a transporte coletivo, transporte de escolares, serviços de táxi e outras modalidades;
- IV - estimular, apoiar e valorizar as campanhas públicas e comunitárias, visando à melhoria e o desenvolvimento do Sistema de Transporte Público;
- V - definir e promover campanhas objetivando a melhoria e o desenvolvimento do Transporte Público;
- VI - emitir pareceres para a elaboração de planos e programas visando à melhoria do tráfego quanto à segurança e a fluidez;
- VII - fornecer subsídios para solução de problemas de trânsito;
- VIII - estudar, propor e colaborar em campanhas educacionais relativas à sua área de atuação;
- IX - manter intercâmbio com entidades oficiais e privadas de atividades similares;
- X - dar parecer a respeito de aumento nas tarifas, fiscalização e operação de Concessionárias do Transporte Público.

Parágrafo único. As decisões do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN deverão ser registradas em ata e possuem caráter consultivo.

### **Seção II** **Do Estacionamento**

Art. 13. Deverá ser adotado um mesmo sistema de estacionamento ao longo de toda a via, preferencialmente o tipo linear.

Art. 14. O estacionamento deve ocorrer, preferencialmente, somente em um dos lados da via.

Art. 15. As vias muito estreitas e de grande fluxo devem ser destinadas a apenas uma faixa de rolamento, com largura mínima de 3,00m (três metros), para circulação veicular, garantindo a segurança pública.

Art. 16. As esquinas dos cruzamentos deverão ser destinadas ao estacionamento de motos, para garantir maior visibilidade dos outros veículos em manobras de transposição das vias; principalmente nos grandes eixos comerciais e avenidas.

Art. 17. O Sistema Rotativo de Estacionamento na área central deverá ser reativado e redimensionado.

### **Seção III** **Da Rede Semafórica**

Art. 18. A rede semafórica deverá ser sincronizada e sonorizada iniciando pela área central e, gradativamente, ao longo das áreas adjacentes, inserindo os devidos tempos de travessias destinados aos pedestres, de modo a garantir a segurança e a inclusão social.

### **Seção IV** **Dos Eixos Rodoviários**

Art. 19. A segurança da transposição viária dos eixos rodoviários deverá ser garantida de forma a priorizar o fluxo urbano.

Art. 20. O acesso de veículos pesados na área urbana deverá ser restringido, nos termos da Lei Municipal nº 6.003/2015, que prevê a proibição da circulação de veículos acima de 3 (três) eixos na malha urbana.

### **Seção V** **Do Sistema de Carga e Descarga de Mercadorias**

Art. 21. O Sistema de Carga e Descarga Urbana no Município de Itapetininga deverá ser regulamentado de forma a delimitar as áreas e horários permitidos, em consonância com o disposto na [Lei Complementar nº 85, de 27 de março de 2015](#), que dispõe sobre a revisão e atualização do Plano Diretor do Município de Itapetininga.

Parágrafo único. A regulamentação será feita por meio de decreto.

Art. 22. Poderão ser criadas áreas de carga e descarga em horários comerciais nos pontos médios de cada quadra ou quarteirão, conforme estabelecido no art. 20 desta Lei.

Art. 23. Nos locais onde o estacionamento de veículos for proibido, o Município pode criar um sistema de autorização para atender a essa finalidade.

Parágrafo único. Poderão ser criadas áreas de recuo da calçada, criando "baías", respeitadas as devidas proporções para a livre circulação dos pedestres.

### **Seção VI**

## Dos Novos Loteamentos

Art. 24. Para os novos loteamentos aplicam-se as seguintes regras:

- I - deverá ser respeitado o prolongamento dos armamentos do sistema viário já existente;
- II - a dimensão mínima da via pública é 8,50m (oito metros e meio), acrescentando-se 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) para passeio público/calçada, em ambos os lados da via, conforme estabelecido pelo Plano Diretor.
- III - a via pública deverá ser dividida em duas faixas de rolamento com 3,00m (três metros) de largura e uma faixa, em um dos lados, com 2,50m (dois metros e meio) para estacionamento;
- IV - o passeio público/calçada deverá obedecer o disposto na NBR9050;
- V - nas vias de dimensão mínima poderá ser adotado o sistema de mão única de direção;
- VI - o armamento proposto deverá garantir as condições mínimas de inserção do transporte coletivo urbano no novo loteamento, com possibilidade de criação de baias de ônibus, sempre no lado do estacionamento;
- VII - executar a sinalização horizontal e vertical de trânsito;
- VIII - executar a sinalização dos logradouros.

Art. 25. Para os loteamentos de acesso controlado aplicam-se as seguintes regras:

- I - o empreendedor deverá criar condições seguras de acesso de veículos de forma a não prejudicar a interação com o fluxo local;
- II - o sistema viário interno deverá ser concebido de forma a manter a continuidade e integração com o sistema viário externo;
- III - apresentar sistema de drenagem adequado para assegurar o trânsito de veículos e pedestres, controlar erosões e fornecer proteção contra enchentes;
- IV - obedecer o disposto no art. 32 desta Lei.

## Seção VII Da Transposição da Via Ferroviária

Art. 26. Até que ocorra a transposição da via ferroviária existente na malha urbana, de acordo com as normas que regem o assunto, caberá ao Município zelar pela segurança nos deslocamentos e atribuir um novo uso para esse bem público, da seguinte forma:

- I - estabelecer as condições adequadas de transposição por pedestres e veículos, através de abertura de vias públicas, implantação de trincheiras, passarelas ou qualquer outra espécie de intervenção da via ferroviária que fragmenta a malha urbana, em todos os trechos de conflitos;
- II - promover projetos de revitalização das margens da via ferroviária, com a implantação de pista de caminhada, quiosques para exploração comercial e ciclovia, observadas as condições de segurança dos usuários e as normas de acessibilidade, e com respeito à faixa de domínio da ferrovia e à faixa não edificante.

## Seção VIII Do Uso de Caçambas

Art. 27. O uso de caçambas estacionárias destinadas à coleta de entulhos de construção civil nas vias urbanas será regulamentado por decreto.

Art. 28. As caçambas deverão ser padronizadas em cor específica e com material retrorrefletivo, conter a identificação da empresa e estar em bom estado de conservação.

Art. 29. As caçambas deverão obedecer às mesmas normas de estacionamento para os veículos automotores.

Parágrafo único. A Secretaria de Trânsito e Cidadania poderá autorizar uma forma diferenciada de estacionamento para casos especiais, devendo garantir a segurança dos usuários da via.

## CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES PARA OS POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGVS-

Art. 30. Polos Geradores de Viagens - PGVs - são os empreendimentos que causam um número significativo de deslocamentos por veículos automotores em razão da sua atividade, quando comparado com os demais empreendimentos do Município.

Art. 31. É de competência da Secretaria de Trânsito e Cidadania e do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN estabelecer as medidas que deverão ser adotadas para diminuir o impacto no trânsito e no sistema viário que poderá ser causado pelo empreendimento considerado PGV, com observância do disposto no art. 71 da [Lei Complementar nº 85, de 27 de março de 2015](#) (Plano Diretor do Município de Itapetininga).

Parágrafo único. Deverá ser emitido um parecer técnico com as medidas condicionantes a serem adotadas.

Art. 32. Os novos empreendimentos considerados PGVs deverão:

- I - garantir o acesso de pedestres e veículos de modo seguro e acessível;
- II - conter a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos;
- III - os locais de entrada e saída deverão ser sinalizados vertical e horizontalmente, inclusive com a instalação de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel.

Parágrafo único. Para os empreendimentos a serem implantados em esquinas, os acessos de entrada e saída de veículos deverão estar localizados a uma distância mínima de 5,00m (cinco metros), contados a partir do final da curvatura, de acordo com o art. 181 da [Lei nº 9.503/97](#) (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 33. Toda e qualquer adequação às normas de acessibilidade e mobilidade urbana, bem como intervenções viárias, deverão ser precedidas de análise e aprovação da Secretaria de Trânsito e Cidadania, Secretaria de Obras, Secretaria de Administração e Planejamento, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN e do Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência - COMDEFI.

Art. 34. Os PGVs já estabelecidos deverão se adequar às novas regras, da seguinte forma:

I - adotar medidas moderadoras de tráfego, com a instalação de faixas elevadas de pedestres e passarelas, entre outros, com recursos próprios, seguindo o disposto no art. 33 desta Lei;

II - promover forma de acesso seguro de pedestres ao empreendimento;

III - promover maior oferta de estacionamentos, ainda que em áreas próximas ao empreendimento;

IV - oferecer aos idosos o percentual de 5% das vagas dos estacionamentos regulamentados de uso público, conforme determina a Resolução nº 303/2008 do CONTRAN;

V - oferecer às pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção o percentual de 2% das vagas dos estacionamentos regulamentados de uso público, conforme determina a Resolução nº 304/2008 do CONTRAN;

VI - promover a acessibilidade ao empreendimento em conformidade com o disposto na NBR 9050.

Parágrafo único. O prazo para a realização dessas adequações será determinado pelo Município devendo ser considerado o grau de impacto de cada empreendimento.

Art. 35. Todos os estabelecimentos de ensino deverão apresentar os seguintes projetos executivos de:

I - inserção dos aspectos de acessibilidade como rampas;

II - faixas elevadas (considerando as condições de drenagem da via) ou lombadas eletrônicas (quando for caso);

III - criação de áreas específicas de embarque e desembarque para os veículos automotores, como por exemplo, a criação de baias, além de criação de estacionamento de veículos escolares, favorecendo o transporte coletivo;

IV - promoção de ações para diminuir os conflitos na entrada e na saída;

V - criação de condições seguras para o acesso pelos pedestres.

Parágrafo único. O prazo para a execução desses projetos executivos será determinado pelo Município em conformidade com o grau de impacto de cada estabelecimento.

Art. 36. Os novos empreendimentos de ensino são obrigados a disponibilizar áreas para estacionamento de veículos e área específica de embarque e desembarque no interior do empreendimento, por meio de construção de baia, obedecendo o disposto no art. 78 da [Lei Complementar nº 85, de 27 de março de 2015](#) (Plano Diretor do Município de Itapetininga) e em consonância com o que dispõe o art. 33 desta Lei.

Art. 37. O rebaixamento total da testada frontal dos empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego, deverá obedecer os termos do art. 71 da [Lei Complementar nº 85/2015](#) (Plano Diretor), e será avaliado conforme dispõe o art. 33 desta lei, de forma a impedir o uso das vias públicas para estacionamento exclusivo do empreendimento, respeitando o mínimo disposto no art. 78 da Lei do Plano Diretor para vagas internas, e possibilitar ainda o uso de vagas de estacionamento nas vias públicas.

Parágrafo único. A largura do rebaixamento de meios-fios para acesso de entrada e saída de veículos, poderá ser de até 5,00m (cinco metros), com possibilidade de aprovação de projeto com maior metragem, desde que comprovada tecnicamente a necessidade.

## CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA OS MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS

### Seção I Da Acessibilidade

Art. 38. É dever do Município garantir a acessibilidade e o desenho universal em todos os imóveis públicos e privados destinados ao público em geral, em especial nos bens públicos de uso comum do povo, como calçadas e praças.

Parágrafo único. O Município regulamentará os critérios e prazos de adequação por meio de decreto.

Art. 39. O Município deverá ampliar as vagas destinadas aos idosos e às pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção, observando respectivamente, as Resoluções nº 303/2008 e 304/2008 do CONTRAN.

Art. 40. O Município deverá instalar rampas de acessibilidade em toda área urbana, principalmente nas faixas de travessias de pedestres, iniciando nos bairros mais populosos.

### Seção II Dos Estacionamentos Especiais

Art. 41. O Município deverá aprimorar a aplicação da [Lei nº 4.022, de 15 de abril de 1997](#) que "Dispõe sobre estacionamento de veículos em frente de farmácias e drogarias, e dá outras providências".

Art. 42. O Município deverá aprimorar a aplicação da [Lei nº 5.403, de 11 de novembro de 2010](#), que: "Dispõe sobre a isenção do pagamento da taxa de estacionamento em logradouros públicos nas áreas conhecidas como Zona Azul, para idosos, deficientes mentais e deficientes físicos com problemas de locomoção".

Art. 43. O Município deverá aprimorar a aplicação da [Lei nº 5.407, de 23 de novembro de 2010](#), que: "Dispõe sobre a reserva de vagas para gestantes nos estacionamentos públicos e privados e dá outras providências".

### Seção III Dos Calçadões

Art. 44. O Município deverá melhorar as condições de acessibilidade nos trechos de calçadões já implantados.

Art. 45. O Município deverá ampliar o sistema de calçada nas áreas de concentração de serviços, desestimulando o uso do automóvel individual, após estudos técnicos e pesquisa com o comércio local e associações.

#### **Seção IV Das Calçadas**

Art. 46. O Município deve promover o alargamento ou adaptação razoável das calçadas estreitas, principalmente no centro histórico de Itapetininga, priorizando os deslocamentos a pé.

Parágrafo único. Deverão ser observados os usos das calçadas conforme estabelecido na NBR9050, de forma a delimitar a área livre para circulação (faixa livre), área destinada a serviços (faixa de serviço), e/ou instalação de mobiliários urbanos (na faixa de acesso), observando ainda as demais normas técnicas nacionais para acessibilidade como a NBR16537 de sinalização tátil no piso.

Art. 47. O Município efetuará a cobrança pela execução e manutenção da calçada pública pavimentada e padronizada em todos os lotes, edificados ou não, seguindo a NBR9050.

Parágrafo único. O decreto regulamentador definirá: valor, material, forma de procedimento, prazo e demais regras necessárias para a aplicação dessa norma.

Art. 48. O Município deverá instalar, dentro do prazo máximo de 5 (cinco) anos, pisos podotáteis, com a finalidade de promover a inclusão social e a requalificação de sua área histórica, incluindo, gradativamente, os eixos comerciais e de serviços, buscando sempre parcerias com órgãos estatais e com a sociedade civil.

Art. 49. O Município promoverá o plantio de árvores nas calçadas e canteiros centrais da cidade e Distritos, verificando as espécies que não interfiram no regular funcionamento da rede elétrica, para garantir a segurança e o conforto térmico para pedestres e ciclistas, conforme orientações da Secretaria de Meio Ambiente, respeitando os projetos de paisagismo e arquitetura, e atendendo as normas de acessibilidade e sinalização tátil.

#### **Seção V Do Sistema Cicloviário**

Art. 50. O Município deverá instalar uma Rede Cicloviária na malha urbana de Itapetininga concomitante ao Projeto de Transposição da Malha Ferroviária, acompanhando o traçado da linha férrea e, gradativamente, fazer a ligação com as principais avenidas e vias que apresentem condições de implantação deste sistema, respeitando as normas vigentes no sistema ferroviário.

Art. 51. O Sistema Cicloviário a ser instalado deverá contemplar os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo e demais áreas de demandas como as escolas e áreas de serviços, como forma de promover a integração entre os modos de transporte e incentivar o uso da bicicleta.

Parágrafo único. O Município deverá instalar bicicletários próximos aos terminais de transporte coletivo, escolas, áreas de concentração de serviços e nos polos geradores de viagens.

Art. 52. O Município deve criar condições de deslocamentos seguros por meio de sinalização adequada e promoção de atividade de educação e conscientização para o trânsito.

#### **Seção VI Dos Veículos de Tração Animal**

Art. 53. O Município deve cadastrar e emplacar todos os veículos de tração animal existentes nas áreas urbanas e rurais do Município.

Art. 54. A regulamentação desse cadastramento será feita por meio de decreto.

Art. 55. O Município deve realizar parceria para a realização de atividades e cursos com entidades de proteção aos animais para garantir bons tratos, evitando inclusive o abandono.

Art. 56. O Município deve restringir o acesso desse modal nos principais eixos comerciais e de serviços, nas avenidas e vias de trânsito rápido.

Parágrafo único. Fica proibido o descarte de entulhos de obras e lixos em geral, transportados por veículos de tração animal, em locais não permitidos pela municipalidade.

Art. 57. O Município deve realizar o cadastramento dos condutores e/ou trabalhadores com veículos de tração animal.

Art. 58. O Município deve promover a inclusão social desses condutores ou trabalhadores no mercado de trabalho, em parceria com o serviço de promoção social do Município.

Art. 59. O Município deve desmotivar e desestimular o uso desse modal com objetivo de extingui-lo nos próximos 10 (dez) anos).

#### **CAPÍTULO VI DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 60. O Município deve promover a fiscalização periódica do serviço de táxi-lotação e outras modalidades, com objetivo de garantir a segurança dos usuários, de ordenar e disciplinar o serviço de forma a evitar concorrência desleal com o transporte coletivo por ônibus.

Art. 61. O Município deve rever os itinerários do transporte coletivo urbano com o objetivo de proporcionar maior eficiência ao serviço público.

Parágrafo único. A Secretaria de Trânsito e Cidadania e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN emitirão parecer técnico sobre o novo quadro de itinerários.

Art. 62. O Município deve definir e regulamentar os pontos de Embarque/Desembarque, com intervalos de aproximadamente 300 (trezentos) metros, observando-se análise técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Cidadania, objetivando maior eficiência e menores custos.

Art. 63. O Município deve executar a sinalização horizontal e vertical em todos os pontos de embarque/desembarque, incluindo instalação de abrigos, sob responsabilidade da concessionária, de acordo com o que estiver estabelecido em contrato, iniciando-se nos pontos de maior movimento, conforme normas do CONTRAN.

Art. 64. O Município deve requalificar e aplicar as normas de acessibilidade, de forma a contemplar terminais, pontos de parada para embarque e desembarque acessíveis, em especial no Terminal Rodoviário, conforme as normas NBR9050, NBR14022 e NBR15320, incluindo sinalização com os itinerários.

Parágrafo único. Toda a frota destinada ao transporte coletivo deverá atender às normas de acessibilidade.

Art. 65. O Município deve informar nos pontos de embarque e desembarque os horários de passagem de cada linha.

Art. 66. O Município deve criar um disque-denúncia, com número registrado interna e externamente nos veículos de transporte coletivo, para o registro de qualquer ocorrência nesse sistema de transporte.

Parágrafo único. O Município poderá incluir, mediante convênio, o disque-itinerário, gratuito, e uma web-página para buscar pelo endereço de partida e destino a linha de ônibus e seus horários, além dos pontos de baldeação.

Art. 67. O Município deve rever a forma de pagamento das tarifas dentro dos veículos de transporte coletivo, de forma a impedir que o motorista seja o responsável por essa função.

## CAPÍTULO VII DOS DISTRITOS

Art. 68. O Município deve oferecer as mesmas condições de acessibilidade e mobilidade aplicáveis à área urbana aos Distritos de Itapetininga.

Art. 69. O Município deverá instalar abrigos nos pontos de parada, embarque e desembarque das áreas urbanas dos Distritos de Itapetininga.

Art. 70. O Município deve implantar rampas de acessibilidade nas faixas de travessia de todos os distritos, de forma gradativa, iniciando pelos mais populosos.

Art. 71. Aplica-se aos Distritos de Itapetininga as mesmas regras sobre pavimentação de calçadas públicas da área urbana do Município.

Art. 72. O Município deverá implantar faixas elevadas e passarelas, entre outros, nas adjacências de todas as escolas, no entorno de praças, igrejas e áreas comerciais dos distritos de Itapetininga.

Art. 73. O Município deverá promover parceria junto aos órgãos responsáveis pela jurisdição das rodovias que perpassam pelos distritos com a finalidade de instalar novos equipamentos de redução de velocidade como faixa elevada para travessia de pedestres em via pública, nos termos da Resolução nº 738/2018 do CONTRAN ou lombadas eletrônicas.

Art. 74. O Município deve incentivar o uso de bicicletas nos Distritos de Itapetininga, criando condições de deslocamentos seguros com as devidas sinalizações e trabalho de educação para o Trânsito.

Art. 75. O Município deve fazer a manutenção periódica da sinalização vertical e horizontal de trânsito nos Distritos de Itapetininga.

Art. 76. Cada Distrito deverá indicar um representante para compor o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Público de Itapetininga - COMUTTRAN, com objetivo de acompanhamento e monitoramento da mobilidade urbana nessas localidades.

## CAPÍTULO VIII DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS

Art. 77. O Município deve rever o Sistema do Transporte Coletivo Urbano, inclusive os itinerários e mapas das linhas.

Art. 78. O Município deve estabelecer um Plano de Circulação Viária para otimizar os deslocamentos, principalmente na área de concentração de serviços e comércios, estabelecendo:

I - reclassificação viária;

II - hierarquização viária;

III - sincronização e sonorização dos semáforos;

IV - implantação de corredores viários.

Art. 79. O Município deve garantir a acessibilidade, com a implantação de rampas e condições seguras de deslocamentos, inicialmente na área central e, gradativamente, em toda a malha urbana e distrital.

Art. 80. O Município deve providenciar o projeto executivo do sistema de ciclovias conforme as diretrizes previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Itapetininga.

## CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 81. Fica criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana que dará suporte financeiro às políticas públicas municipais na melhoria da mobilidade urbana, a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados (pedestres e ciclistas), da integração entre diversas modalidades de transportes, bem como implementação do conceito de acessibilidade universal para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade.

Parágrafo único. O Fundo de que trata o **caput** deste artigo tem natureza contábil-financeira, sem personalidade jurídica, rege-se pela legislação pertinente, vincula-se à Secretaria Municipal de Trânsito e Cidadania e será devidamente regulamentado por lei específica.

Art. 82. Todos os Decretos previstos deverão ser elaborados em até um ano após a publicação desta Lei.

Art. 83. O Plano de Mobilidade Urbana de Itapetininga deverá ser revisto em até 10 (dez) anos, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 84. As despesas decorrentes da execução da presente Lei serão atendidas com recursos previstos no orçamento vigente e nos futuros.

Art. 85. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Simone Aparecida Curraladas dos Santos  
Prefeita Municipal

Publicada e registrada no Gabinete da Prefeita, aos doze dias de abril de 2019.

Jeferson Rodrigo Brun  
Secretário de Gabinete

\* Este texto não substitui a publicação oficial.