



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

PROJETO DE LEI Nº 44/2023
30 DE MARÇO DE 2023

Institui as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Itabaiana/SE e dá providências correlatas.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ITABAIANA, ESTADO DE SERGIPE, nos usos de suas atribuições legais, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu promulgo e sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I
Disposições Gerais

Art. 1º. Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com duração de vinte anos, atendendo aos preceitos constantes no Inciso XX do art. 21 e o Art. 182 da Constituição Federal e em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, na forma contida nesta Lei.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi elaborado sob a coordenação da Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos, juntamente com a Autoridade Municipal de Trânsito, com participação da sociedade, através de Audiências Públicas e reuniões técnicas, e em conformidade a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 2º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será revisado e atualizado a cada quinquênio ou outro prazo menor, por comissão específica a ser designada pelo(a) Prefeito(a) Municipal.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana poderá ser regulamentado e revisado, no que couber, por meio de Decreto do(a) Chefe do Poder Executivo.

Art. 3º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, apresentado em conformidade com o previsto na Constituição Federal, como também a Lei Orgânica do Município e a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012; contém seus objetivos gerais e específicos, componentes e metas de curto, médio e longo prazo e as políticas e ações a serem desenvolvidas, assim como o monitoramento, avaliação e revisão.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

VI. sinalização: conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas;

VII. trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias

VIII. via pública: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o passeio, a pista, o acostamento, a ilha, o canteiro central e similares, situada em áreas urbanas e caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;

IX. via coletora: via 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;

X. via local: via caracterizada por interseções em nível sem semáforos, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

XI. zona de carga e descarga: parte da via designada por sinalização vertical e horizontal, reservada exclusivamente para o uso de veículos comerciais portadores de licença ou credenciados provisoriamente.

Art. 5º. São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade de Itabaiana:

I. articulação com as políticas públicas municipais, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;

II. adoção de medidas articuladas para promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo e modo de transporte a pé sobre o Transporte Individual Motorizado;

III. gestão integrada dos sistemas viários, de modos e serviços de transporte urbano;

IV. manutenção e aprimoramento do sistema integrado de transporte público de passageiros;

V. implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta nas viagens do cotidiano, com conforto e segurança para o ciclista e demais usuários da via;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

Seção II
Disposições Especiais

Art. 4º. São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Itabaiana:

- I. valorização do ser humano;
- II. desenvolvimento sustentável de Itabaiana, em suas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. equidade na distribuição do tempo e do espaço de circulação;
- IV. convivência harmônica dos usuários dos sistemas de circulação;
- V. acessibilidade universal;
- VI. segurança, preservação da qualidade de vida do cidadão;
- VII. racionalidade no uso do sistema viário;
- VIII. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- IX. direito à informação e transparência administrativa.

Parágrafo único: Para efeito desta Lei, adotam-se as seguintes definições:

- I. acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;
- II. estacionamento: local destinado à parada de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque;
- III. passeio (definição adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB): parte da calçada ou da pista de rolamento, separada, no último caso, por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- IV. pedestre: pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;
- V. rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

VI. adoção de medidas de desestímulo do trânsito de passagem, sobretudo do tráfego de caminhões em áreas residenciais e próximas às escolas;

VII. tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, através da instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

VIII. regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado, onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;

IX. reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar a qualidade dos serviços.

Art. 6º. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade de Itabaiana:

I. promover o desenvolvimento urbano em padrões compatíveis com o preconizado no Plano Diretor Participativo de Itabaiana, instituído pela Lei Municipal nº 1.208/2006 ou outra que a substitua;

II. promover a melhoria da qualidade de vida de toda a população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados, reduzindo os índices de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

III. reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos pelos veículos motorizados;

IV. proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

V. reduzir os gastos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços, causados pelas carências viárias, pela inadequação do serviço ou pelos congestionamentos;

VI. implementar um sistema viário e adequar o existente, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

VII. incentivar o uso do transporte coletivo público, criando novos serviços ou mecanismos para aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

VIII. promover o aumento da conscientização da população quanto ao uso dos sistemas de circulação;

IX. reduzir os impactos negativos do transporte de bens e serviços sobre a circulação de pessoas, as atividades urbanas e o meio ambiente.

**Seção III
Organização para Gestão**

Art. 7º. As Secretarias Municipais de Planejamento, de Obras, e de Agricultura, conjuntamente com a Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, devem manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar os serviços prestados, facilitar a participação dos usuários, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão.

§ 1º. A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá manter programa permanente de educação para a mobilidade, o qual servirá como instrumento de gestão desta, devendo abordar temas como: trânsito como acessibilidade e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos, para citar alguns.

§ 2º. A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá estudar e apresentar diagnóstico para a estruturação funcional e física de um Núcleo de Apoio Infantil para Educação no Trânsito – NAIE-Trânsito, no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação desta Lei; o qual deverá apresentar seu programa junto às Escolas Municipais.

**Seção IV
Implementação do Plano de Mobilidade de Itabaiana**

Art. 8º. Fica instituído o Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Itabaiana, com as seguintes ações:

I. elaboração dos projetos funcionais das intervenções propostas com eixos principais georeferenciados, de forma a permitir a instituição de instrumentos legais de definições de alinhamento que permitam sua implantação com maior racionalidade, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta Lei;

II. adoção de mecanismos de monitoração da implantação do Plano, com o acompanhamento permanente do desempenho dos sistemas de circulação, através do estabelecimento e análise de séries históricas de indicadores relativos aos sistemas de transporte, trânsito, viário, meio ambiente e comunicação social;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

III. implantação de sistemática de avaliação “antes e depois” do impacto da implantação das intervenções, principalmente em relação à segurança de veículos e pedestres e à qualidade de vida da população do entorno;

IV. Outros, a serem definidos por decreto do Poder Executivo.

CAPÍTULO II
DA CALÇADA E DO PASSEIO PÚBLICO

Seção I
Da construção e manutenção do passeio público

Art. 9º. Constitui-se dever de proprietários ou possuidores de imóveis urbanos, a qualquer título, para imóveis edificadas ou não:

I. Construir o passeio público na extensão correspondente à(s) sua(s) testada(s);

II. Reparar o passeio público sempre que constatados buracos, pedras faltantes ou outras incidências que possam oferecer risco ao pedestre;

III. Manter o passeio público limpo, desobstruído, capinado e drenado, respondendo por situações de abandono ou que ensejam sua utilização como depósito de lixo, detritos ou resíduos de qualquer natureza.

Parágrafo único. O proprietário ou possuidor de imóvel localizado em via desprovida de guias deverá consultar a Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos antes da construção de passeio público.

Art. 10. Os passeios públicos localizados em esquinas ou aqueles que configurem ponto de travessia de pedestres deverão prever, durante a sua execução ou substituição do calçamento, a implantação de rampas para pessoas com mobilidade reduzida, a serem executadas de acordo com as especificações de acessibilidade e mobilidade urbana conforme indicação da Prefeitura Municipal.

Art. 11. A instalação de grelhas, caixas de inspeção e juntas de dilatação no passeio público deverão seguir as disposições contidas nas normas técnicas de acessibilidade e mobilidade urbana.

Art. 12. Nos passeios públicos integrantes de rotas acessíveis ou vias prioritárias ao fluxo de pedestres deverá ser priorizada a padronização de revestimentos e a instalação de piso tátil, conforme parâmetros a serem previstos nas normas específicas, definidas por decreto regulamentar, se preciso.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 1º. Esta medida se torna obrigatória em caso de reforma ou construção das calçadas, respeitadas as obras consolidadas, salvo nos casos de área de grande fluxo, devidamente identificadas e notificadas pelo Município, para as quais se dará prazo razoável para que se proceda as alterações, sob as penas da lei.

§ 2º. A Prefeitura disponibilizará cartilha contendo informações técnicas para a execução dos passeios públicos e das rampas de acessibilidade.

Seção II
Da composição da calçada

Art. 13. A calçada pública será organizada em faixas, conforme a seguir:

I. Faixa de Serviço: área localizada em posição adjacente à guia, destinada à instalação de equipamentos de concessão pública, posteamento, sinalização viária, arborização, rebaixamentos de guia, lixeiras e eventuais outros mobiliários urbanos;

II. Faixa Livre ou Passeio: área localizada preferencialmente no centro do passeio público, destinada à circulação de pessoas;

III. Faixa de Acesso ao Lote: área localizada entre a faixa livre e o lote, destinada à acomodação das interferências resultantes das edificações e ocupações, podendo acomodar pequenas rampas de acesso ao lote, canteiros e mobiliários urbanos.

Art. 14. Constitui características da Faixa de Serviço:

I. Ser mantida como área permeável ou possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes, ou outras incidências que possam oferecer risco ao pedestre;

II. Em novos loteamentos, possuir largura de 0,75m (setenta e cinco centímetros) ou outra definida por Decreto Municipal, autorizando-se variações de sua dimensão em loteamentos existentes e em situações específicas de urbanização ou para viabilizar projetos específicos de arborização urbana;

III. Acomodar equipamentos de concessão pública e mobiliários urbanos que não prejudiquem a visibilidade da via.

§ 1º. Em loteamentos não residenciais a serem implantados na Zona de Indústria, Comércio e Serviços (ZICS), a Faixa de Serviço poderá apresentar dimensões especiais,



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

devendo a largura mínima do passeio público atender às disposições do Plano Diretor, do Código de Obras e Posturas e da Lei de Uso e Ocupação do Solo.

§ 2º. As lixeiras quando instaladas na Faixa de Serviço, devem possuir largura máxima de 0,70m (setenta centímetros) e seguir as demais disposições instituídas por norma específica, inclusive quanto ao seu comprimento máximo e altura.

§ 3º. Lixeiras com necessidade de acomodar grandes volumes de resíduos deverão ser instaladas no interior do lote e, quando não houver espaço, no caso das edificações já prontas, será obrigatória a instalação de lixeira na área externa, seguindo norma específica.

§ 4º. Os imóveis cujas lixeiras tenham sido implantadas fora dos padrões previstos terão prazo de até 24 (vinte e quatro) meses para se adequar, ou obter autorização específica para assim permanecer.

§ 5º. A instalação de vasos ornamentais e outros itens de mobiliário urbano serão admitidos na Faixa de Serviço desde que possuam dimensões de até 0,60m (sessenta centímetros) por 0,60m (sessenta centímetros) e estejam distantes entre si pelo menos 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), sempre com a condição absoluta de não obstruir a Faixa Livre.

§ 6º. A instalação de equipamentos destinados à segurança viária será admitida desde que autorizados pela Prefeitura Municipal.

Art. 15. Constitui características da Faixa Livre ou Passeio:

- I. Servir à livre e desimpedida circulação de pedestres;
- II. Possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes, ou outras incidências que possam oferecer risco ao pedestre;
- III. Interligar os lotes adjacentes de forma contínua e sem obstáculos;
- IV. Não possuir desníveis ou vãos que possam prejudicar sua acessibilidade;
- V. Possuir largura mínima de:
 - a) 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) em novos loteamentos;
 - b) 1,20m (um metro e vinte centímetros) em loteamentos existentes, aprovados antes da vigência desta lei.
 - c) Outra, definida por Decreto do Poder Executivo, e mediante autorização específica.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

VI. Ter inclinação longitudinal que acompanhe o greide da rua;

VII. Ter inclinação transversal de 3% (três por cento) a partir do nível da guia.

§ 1º. Em loteamentos implantados antes da vigência desta lei, cuja largura total do passeio público for igual ou inferior a 2,00m (dois metros) poderá ser admitido, em caráter excepcional, o estreitamento pontual da Faixa Livre, nos locais onde existam árvores, postes ou equipamentos públicos já implantados, devendo ser resguardada uma passagem mínima de 0,90m (noventa centímetros) de largura, em atendimento aos parâmetros antropométricos de locomoção, salvo situações consolidadas e devidamente auferidas e autorizadas em caráter excepcional.

§ 2º. Em loteamentos implantados antes da vigência desta lei, cuja largura total do passeio público for igual ou inferior a 1,20m (um metro e vinte centímetros), serão admitidas soluções específicas para a Faixa Livre, as quais serão definidas pela Secretaria Municipal de Planejamento e documentada em respectivo processo administrativo.

§ 3º. Loteamentos não residenciais a serem implantados na Zona de Indústria, Comércio e Serviços (ZICS) deverão atender ao disposto nas legislações Municipais específicas, no tocante às dimensões mínimas para o passeio público, devendo ser respeitada a Faixa Livre de, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Art. 16. Constituem características da Faixa de Acesso ao Lote:

I. Ser mantida como área permeável ou possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes, ou outras incidências que possam oferecer risco ao pedestre;

II. Em novos loteamentos, possuir preferencialmente largura de 0,75m (setenta e cinco centímetros), sem prejuízo à Faixa Livre e à Faixa de Serviços, autorizando-se variações de sua dimensão em loteamentos existentes e em situações específicas de urbanização ou arborização urbana;

III. Desde que necessário e desde que não cause prejuízo à Faixa Livre mínima, acomodar interferências resultantes das edificações e ocupações, visando o equacionamento de pequenos desníveis entre o acesso do lote e o passeio público;

IV. Receber canteiros com até 0,40m (quarenta centímetros) de altura e mobiliários urbanos.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

§ 1º. A Faixa de Acesso ao Lote poderá ser reduzida ou até mesmo suprimida a fim de favorecer o alargamento da Faixa Livre.

§ 2º. Em loteamentos não residenciais a serem implantados na Zona de Indústria, Comércio e Serviços (ZICS), a Faixa de Acesso ao Lote poderá apresentar dimensões especiais, devendo a largura mínima do passeio público atender às disposições Código de Obras, Edificações e Posturas do Município de Itabaiana.

Art. 17. Em locais resultantes de processos específicos de urbanização e nos casos de obras consolidadas, a Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos proporá soluções ao passeio público que poderão resultar em projetos com parâmetros construtivos e dimensões especiais, devendo ser devidamente documentado em respectivo processo administrativo.

Art. 18. Em locais onde existam pontos públicos de embarque e desembarque de passageiros o passeio público deverá ter calçamento contínuo, desde a guia até a divisa do imóvel.

**Seção III
Da arborização no passeio público**

Art. 19. Constitui obrigação do proprietário ou do possuidor de imóvel urbano plantar e fazer a manutenção das espécies arbóreas e demais vegetações existentes na extensão do passeio público correspondente à testada do seu imóvel, em conformidade com a legislação pertinente.

§ 1º. Os imóveis urbanos deverão ter árvores plantadas, em localização, quantidade e características, conforme decreto que definir as Diretrizes de Arborização Urbana, emitido pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

§ 2º. A supressão de espécies arbóreas dependerá de autorização específica a ser concedida pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente na forma da legislação municipal específica.

**Seção IV
Das áreas permeáveis**

Art. 20. Será admitida a implantação de áreas permeáveis na Faixa de Serviço e na Faixa de Acesso ao Lote, exceto nas situações previstas no art. 18 ou outras situações específicas de ocupação.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

Art. 21. As áreas permeáveis deverão receber vegetação ou elementos físicos drenantes, sendo proibidas soluções construtivas que criem desníveis que possam oferecer risco ao pedestre.

Art. 22. As áreas permeáveis deverão receber manutenção constante a fim de evitar a falta ou falha de vegetação, erosão ou desnivelamento dos elementos físicos drenantes.

Parágrafo único. Uma vez identificada qualquer falha, erosão, desnivelamento, falta de vegetação, ou outro problema nas áreas permeáveis o responsável será notificado para, em prazo razoável, corrigir o problema.

**Seção V
Do uso e ocupação do passeio e logradouro público**

Art. 23. Nos estabelecimentos que comercializam alimentos ou bebidas para consumo no local, a colocação de mesas e cadeiras no passeio público só será permitida com a autorização da Prefeitura e desde que atendidas as seguintes especificações:

I. Os estabelecimentos comerciais que se utilizarem de mesas ao longo do passeio público deverão deixar um espaço livre no passeio para a passagem de pedestres que corresponda, no mínimo, a 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura;

II. Nos pontos do passeio público onde existam postes, árvores e outros equipamentos públicos fixos, deverá ser resguardada uma passagem mínima de 1,00m (um metro) de largura na Faixa Livre, onde não poderão ser colocadas mesas e/ou cadeiras.

§ 1º. Para obter a autorização prevista no caput, o interessado deverá instruir o pedido com os seguintes documentos:

I. Requerimento;

II. Alvará de funcionamento da atividade principal;

III. Croqui contendo:

a) As dimensões do passeio público;

b) A localização de postes, árvores e outros elementos que possam restringir a passagem de pedestres, especificando as dimensões disponíveis para circulação;

c) A indicação das mesas e cadeiras, com as respectivas dimensões e disposição de implantação, para a qual se requer autorização.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

§ 2º. Concedida a autorização, o Setor de Licença da Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos em conjunto com a SMTT ou outro setor fiscalizatório remeterá à fiscalização a notificação para que proceda a vistoria no local e oriente o interessado que promova a pintura de uma faixa, na cor amarela, com 6cm (seis centímetros) de largura, delimitando a área autorizada para a instalação das mesas e cadeiras.

§ 3º. A “Autorização Precária de uso do passeio público” terá como data limite de vencimento a mesma do vencimento do Alvará de Funcionamento.

Art. 24. A autorização para colocação de mesas e cadeiras vinculadas à atividade de permissionários poderá ser regulada por decreto do Poder Executivo.

Art. 25. A instalação de toldos fixos ou móveis que se projetem sobre o passeio público só será permitida quando feitos de estruturas fixadas na parede do prédio, obedecendo a altura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em relação a qualquer ponto do passeio, sendo observado um recuo mínimo de 0,60m (sessenta centímetros) do alinhamento das guias.

Parágrafo único. Os toldos deverão ser instalados inteiramente em balanço, não sendo permitido apoio ou fixação no passeio público.

Art. 26. É permitida a instalação de toldos ou cortinas para a proteção do sol ou da chuva desde que não obstruam a Faixa Livre.

Art. 27. Para a instalação de totens, placas ou similares, em balanço sobre o passeio público, deverá ser observado o recuo mínimo de 1,00m (um metro) do alinhamento das guias, e altura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em relação a qualquer ponto do passeio.

Parágrafo único. A base e a coluna de sustentação de equipamentos descritos no caput deverão ser instalados inteiramente dentro do lote, sendo vedada a fixação da base no passeio ou a projeção da coluna sobre o mesmo.

Art. 28. É proibido, exceto nos locais devidamente autorizados, pintar, pendurar, amarrar, colar ou de qualquer outro modo fixar cartazes, faixas, placas, propagandas ou mercadorias, nos seguintes locais:

I. Gradis, parapeitos de viadutos e pontes, canais e túneis;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

II. Postes, árvores, placas de trânsito, semáforos, hidrantes, caixas de concreto, telefones públicos, alarmes de incêndio e suportes para coleta de lixo, guias de calçamento e revestimentos de passeios públicos;

III. Equipamentos, monumentos, terrenos e edifícios públicos.

Art. 29. É proibido obstruir o passeio público por meio do depósito de mercadorias, propagandas, resíduos, materiais de construção, exceto provisoriamente em situações previamente autorizadas pela Prefeitura Municipal, respeitados critérios mínimos de mobilidade e trânsito.

Parágrafo único. A obstrução parcial do passeio público que venha a ser necessária para a execução de construção edilícia poderá ser autorizada desde que em conformidade ao disposto no Código de Obras e Posturas, ou por Decreto de Regulamentação.

Art. 30. É proibido utilizar o espaço público para atividade particular de comércio ou exposição de mercadorias, sem expressa autorização da Prefeitura Municipal.

Art. 31. Os demais casos de uso e ocupação serão regulamentados no instrumento jurídico específico celebrado entre o Município de Itabaiana e o interessado.

**Seção VI
Do rebaixamento de guias**

Art. 32. O rebaixamento de guia destinado ao acesso de veículos não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da extensão da testada do imóvel, aplicável aos lotes com testada igual ou superior a 10,00m (dez metros), ressalvada a hipótese de acesso a garagem, delimitada por portão.

§ 1º. Em lotes cuja testada for inferior a 10,00m (dez metros) o rebaixamento da guia poderá ter até 5,00m (cinco metros) de extensão, desde que seja mantido um espaço não rebaixado de pelo menos 0,80m (oitenta centímetros) para plantio de árvore e instalação de equipamentos públicos.

§ 2º. O rebaixamento poderá ser fracionado desde que respeite um vão entre os rebaixos de no mínimo 5,00m (cinco metros), para que possa ser utilizado para estacionamento de veículos na via pública.

§ 3º. Será permitido o rebaixamento de guias somente nos locais onde a disposição das vagas de estacionamento possibilite que o veículo fique estacionado integralmente



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

dentro do lote, devendo, para isso, dispor de espaço mínimo de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) por 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

§ 4º. Os postos de combustíveis deverão seguir as regras para rebaixamento de guias definidos em legislação específica.

§ 5º. Nas vias públicas onde haja proibição ao estacionamento de veículos será permitida a expansão da guia rebaixada, desde que assegurado o disposto no §3º e preservados os locais para plantio de árvore e instalação de equipamentos públicos, quando necessários, sendo a autorização de rebaixamento classificada como provisória, passível de reversão a qualquer tempo, conforme alteração viária, sem direito à indenização.

§ 6º. Fica proibido o rebaixamento de guias em raios de curva de intersecção de vias públicas.

§ 7º. A autorização para o rebaixamento de guia não se sobrepõe às legislações pertinentes à arborização urbana, à acessibilidade ou à obrigatoriedade de instalação de outros equipamentos públicos urbanos previstos para passeios públicos.

Art. 33. Para o rebaixamento de guia o interessado deve requerer autorização na Prefeitura Municipal.

Parágrafo único. Nos locais cujas guias rebaixadas não atendam as condições estabelecidas por esta lei, deverá ser promovido o seu reerguimento em até 60 (sessenta) dias após recebimento da notificação determinando o reerguimento, sob pena de interdição.

I. Será admitida a permanência da guia rebaixada, conforme implantado, para situações em que seja comprovado haver autorização municipal concedida mediante aprovação de projeto.

II. Em locais onde o espaço para estacionamento dentro do imóvel for inferior a 4,5m, o rebaixamento poderá ser autorizado desde que o proprietário ou possuidor do imóvel instale no local, de forma amplamente visível uma placa informando ser terminantemente proibido estacionamento de veículos cujo comprimento, depois de estacionado, comprometa qualquer parte da calçada, por menor que seja, sob pena de multa.

Art. 34. Cabe à Prefeitura Municipal, por intermédio da Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos ou a quem assumir os serviços que ela presta conjuntamente com a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT,



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

a demarcação das guias por meio de pintura para reserva de vagas e proibição de estacionamento nas vias e logradouros públicos, ficando terminantemente proibida ao particular a pintura das guias sob qualquer circunstância.

Parágrafo único. O munícipe que tiver interesse na demarcação da guia deverá encaminhar requerimento à Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos e submeter-se às exigências daquela Secretaria para o atendimento, se for o caso.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO E MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Seção I
Transporte Não Motorizado

Art. 35. O Transporte Não Motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades do cotidiano, através de diferentes tipos de medidas, tais como:

- I. adoção de políticas públicas intersetoriais específicas;
- II. criação e adequação do espaço viário seguro e confortável para o pedestre e o ciclista;
- III. adoção de legislação de uso e ocupação do solo que favoreça a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;
- IV. eventos informativos e campanhas educativas.

Parágrafo único. O incentivo ao Transporte Não Motorizado não deve ser considerado como alternativa para as viagens motorizadas de longa distância, que resultem em grandes esforços físicos.

Art. 36. A Prefeitura do Município de Itabaiana, através do Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, deverá implementar estudos relacionados ao Sistema Cicloviário Municipal composto por:

- I. rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;
- II. bicicletários e paraciclos, para estacionamento de bicicletas;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

III. local de apoio ao ciclista ou outro.

Parágrafo único. Caberá a Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos, sempre que possível, incluir a previsão de ciclovias nos projetos de vias públicas, exigindo igualmente quando da autorização de projetos privados na abertura de novos loteamentos.

Seção II
Mobilidade e Acessibilidade da Pessoa com Deficiência

Art. 37. O parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas com deficiência é o desenho universal, que busca tornar os espaços viários acessíveis a todas as pessoas, independentemente das suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais, mediante a elaboração de projetos pela secretaria de Planejamento Urbano e Obras e pela Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, estabelecendo:

I. alternativas que tornem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para pessoas com deficiência;

II. programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade da pessoa com deficiência com segurança e conforto;

III. garantias gradativas para a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma nos sistemas de circulação, compreendendo as vias, calçadas e áreas destinadas à circulação de pedestres, bem como nos veículos do transporte coletivo e no Terminal de Integração e Estação Rodoviária;

IV. criação de mecanismos legais, de modo que gradativamente toda a infraestrutura urbana seja adaptada ao uso das pessoas com deficiência;

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

Art. 38. A frota do sistema de transporte coletivo público do Município deverá permitir, o acesso e transporte das pessoas com deficiência, com segurança e conforto, atendendo a todas as especificações previstas na legislação pertinente.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

§ 1º. Os locais onde há grande concentração de pessoas com deficiência e de equipamentos de transporte público devem ter prioridade na adaptação, regularização e desobstrução de calçadas e demais elementos físicos que dificultem sua locomoção.

§ 2º. As pessoas com deficiências, o pedestre comum e o transporte público deverão ter prioridade sobre qualquer outro tipo de mobilidade, quando da análise e aprovação de empreendimentos imobiliários, seja mediante parcelamento do solo ou condomínio, sendo obrigatório o cumprimento de exigências técnicas a serem estabelecidas pela Secretaria de Obras e Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, visando proporcionar melhores condições e segurança para a mobilidade.

**CAPÍTULO IV
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

**Seção I
Transporte Coletivo Público**

Art. 39. O Serviço de Transporte Coletivo Público de Itabaiana será regulamentado, tendo caráter essencial que busca atender às seguintes premissas:

- I. constituir-se em elemento estruturador da expansão urbana e indutor de ocupação de vazios urbanos;
- II. possuir integração tarifária em todo o sistema;
- III. buscar a utilização de tecnologias adequadas a cada segmento da demanda;
- IV. implementar um sistema de informação ao usuário com qualidade, de forma a permitir a compreensão do sistema e proporcionar seu uso racional, inclusive para pessoas com deficiência;
- V. possuir bilhetagem informatizada, que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;
- VI. possuir controle operacional;
- VII. implementar monitoração eletrônica da operação;
- VIII. priorizar a circulação dos ônibus ou micro-ônibus em relação aos automóveis, em locais onde existam impactos relevantes;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

IX. facultar a acessibilidade através de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis.

Art. 40. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

I) implementação da rede viária de transporte coletivo, e consolidação da existente, implantando-se a curto, médio e longo prazos:

- a) implantação de novo terminal Rodoviário;
- b) melhorias viárias, através de duplicação de vias, construção de vias para compor binários, adequação geométrica de algumas vias de acesso ao Terminal Central de Integração, etc;
- c) faixas preferenciais ou exclusivas para ônibus, de acordo com a demanda; e faixas destacadas para motos à frente dos veículos nos semáforos, entre outras;

II. Implantação de terminais de Mototáxi, Taxi e/ou veículos por aplicativo.

Art. 41. O Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá estimular medidas visando a adoção progressiva de tecnologias veiculares não poluentes, como ônibus híbridos, a gás ou biocombustíveis.

Seção II

Transporte Coletivo Escolar Público e Privado

Art. 42. O transporte coletivo de escolares em Itabaiana é realizado através da prestação dos seguintes serviços:

I. Transporte Público Escolar Gratuito;

II. Transporte Coletivo Escolar Privado.

Art. 43. O Transporte Público Escolar Gratuito é um serviço prestado pela Prefeitura do Município de Itabaiana com objetivo de garantir o acesso dos escolares moradores da zona rural ou urbana às escolas públicas, através de linhas de ônibus com itinerário pré-definido, operadas diretamente ou através de contratação, nos termos da legislação vigente.

§ 1º. As despesas decorrentes da execução deste serviço correrão por conta das dotações orçamentárias próprias da Secretaria Municipal de Educação, suplementadas, oportunamente, se necessário.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

§ 2º. A gestão do serviço de que trata o caput deve ser feita em conjunto entre as Secretarias Municipais de Educação e SMTT.

§ 3º. Cabe à Secretaria Municipal de Educação o cadastramento e escolha dos alunos beneficiados e o acompanhamento da qualidade do serviço prestado.

§ 4º. Os veículos pertencentes ao acervo do Município ou contratados para este fim poderão ser utilizados para transporte de professores e profissionais de apoio educacional da rede pública de ensino fundamental; assim como, de forma subsidiária, para transporte de alunos do ensino médio ou superior; podendo ainda serem disponibilizados eventualmente para associações, entidades e organizações para apoio a realização de eventos, desde que não prejudique o transporte dos alunos da rede fundamental de ensino.

§ 5º. Ao Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, como órgão responsável pela gestão dos transportes públicos no Município, cabe a fiscalização do serviço.

Art. 44. O Transporte Coletivo Escolar Privado no Município de Itabaiana é um serviço regulamentado, cuja fiscalização é de competência do Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, nos termos desta lei e regulamentos, objetivando proporcionar condições de segurança e conforto aos seus usuários, bem como a confiabilidade dos serviços.

Art. 45. O Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá promover as adequações necessárias em sua estrutura organizacional, para aprimoramento das atividades de gestão e fiscalização, visando a garantia da segurança e qualidade do serviço de Transporte Escolar.

Art. 46. Para o exercício da atividade de Transporte Coletivo Escolar no Município de Itabaiana, o operador, pessoa física ou jurídica, deverá obter autorização, expedida pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, a ser renovada, periodicamente, atendendo à legislação municipal, estadual e/ou federal vigente.

Parágrafo único. Cabe ao Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT o cadastramento dos condutores e dos veículos, a emissão de autorização para operação, a realização das vistorias periódicas e a fiscalização do sistema.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

Seção III

Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi, Mototáxi e Aplicativo

Art. 47. O Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi, Mototáxi ou Aplicativo é um serviço de interesse público, regulamentado pela Prefeitura do Município de Itabaiana e gerenciado pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT.

Art. 48. A exploração do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, dependerá de cadastro e autorização do Município de Itabaiana, concedida por intermédio da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT às pessoas físicas, jurídicas e veículos inscritos em plataformas tecnológicas, conforme critérios fixados nesta lei e em seu regulamento.

Parágrafo único. A intermediação da exploração do serviço é restrita às operadoras de plataformas tecnológicas responsáveis pela sua disponibilização, que deverão promover o seu credenciamento junto ao órgão mencionado no caput deste artigo.

Art. 49. Fica fixado o valor equivalente a 10 (dez) UFM referente a Taxa Anual de Cadastramento e/ou de Renovação Anual das pessoas jurídicas operadoras de plataforma tecnológica no Município de Itabaiana.

Art. 50. Fica fixado o valor equivalente a 1 (Um) UFM referente a Taxa Anual de Cadastramento Individual e/ou de Renovação Anual das pessoas físicas que explorem o serviço de transporte público no Município de Itabaiana.

Parágrafo único. A autorização para exploração do serviço expedida aos condutores, pessoa física, será válida pelo prazo de 12 (doze) meses.

Art. 51. As solicitações e as demandas do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão ser realizadas, preferencialmente, por meio de plataformas tecnológicas.

CAPÍTULO V
TRANSPORTE DE BENS E SERVIÇOS

Art. 52. O Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá instituir a política de mobilidade de bens e serviços, caracterizada por:

I. zonas de restrição à circulação de caminhões, constituídas por áreas nas quais a circulação de caminhões estará sujeita às restrições de horário ou de porte do caminhão;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

II. zonas de interesse de caminhão, constituídas por áreas de interesse de cargas e serviços, de acordo com as necessidades de abastecimento;

III. zonas especiais a serem definidas por meio de Decreto regulamentar.

Art. 53. A rede de vias para transporte de cargas é composta pelas principais rotas de caminhões rodoviários e urbanos, buscando preservar, dentre outras, as áreas residenciais, escolares, hospitalares, de lazer, de interesse histórico, turístico e ambiental, a fim de garantir a segurança e o conforto das pessoas e reduzir os impactos nocivos ao meio urbano.

Art. 54. O Espaço tradicionalmente utilizado pelo Município de Itabaiana para funcionamento das Feiras Livres de Varejo e/ou Atacado fazem parte do Sistema Viário Especial, ficando autorizado o tráfego especial de veículos pesados, na forma da legislação específica ou decreto regulamentar.

Art. 55. A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deverá elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica, para a adoção de soluções logísticas, através da implantação de terminais e/ou centros de distribuição e transferência de cargas, pátios de estacionamento e outras soluções cabíveis.

Art. 56. O trânsito de veículos ou cargas, ou a combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, com dimensões e pesos excedentes, somente poderá ser realizada mediante Autorização Especial de Trânsito, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro, emitida pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT.

**CAPÍTULO VI
SISTEMA VIÁRIO**

**Seção I
Atribuições, Competências e Gestão**

Art. 57. A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

§ 1º. As ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente, têm prioridade sobre a fluidez dos veículos nas vias do Município de Itabaiana.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 2º. Os modos de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos.

§ 3º. As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho das modalidades de transportes especificadas no § 2º, retro.

§ 4º. A gestão da rede viária deve se articular com as ações de planejamento e de desenvolvimento urbano e articular os diversos modos de transporte.

Art. 58. O Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT deve manter programas, de caráter permanente, contendo ações que visam a segurança do trânsito, de forma a obter redução do número de acidentes e vítimas.

Art. 59. Para fins de execução dos programas, e ações instituídos, a Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT poderá firmar convênio com outras Secretarias Municipais visando custear, executar ou planejar as medidas e soluções com vistas redução do número de acidentes e vítimas, a exemplo de colocação de placas de sinalização, pintura de faixas e vias, colocação de semáforos, colocação de rotatórias fixas ou provisórias, para citar algumas.

Art. 60. A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, consultadas as Secretarias Municipais de Obras; Planejamento e de do Meio Ambiente, será o responsável pela emissão de diretrizes de traçado relativas a:

- I. priorização da circulação de ônibus;
- II. implantação de medidas de “moderação de tráfego”;
- III. larguras de calçadas;
- IV. necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;
- V. rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;
- VI. alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;
- VII. sistema viário, conforme anexos desta lei ou decretos regulamentares;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

VIII. Polos Geradores de Tráfego, conforme disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997;

IX. Outros.

Seção II
Estruturação da Rede Viária

Art. 61. O Sistema Viário Básico do Município de Itabaiana é constituído por todas as vias públicas do Município e se classifica em:

- I. Rodovias;
- II. Vias estruturais;
- III. Vias coletoras;
- IV. Vias Locais.

Parágrafo Único. A hierarquia de vias do Município será representada por meio de decreto regulamentar.

Art. 62. A classificação funcional das vias do Município de Itabaiana é definida pelo quadro abaixo:

Classificação	Função
Rodovia	Ligações regionais, intermunicipal e entre os diversos núcleos urbanos e as demais ligações entre estes e as demais propriedades no interior do
Vias Estruturais	São as compostas por diversas unidades viárias por sua importância e continuidade que, permitem o acesso a cidade a partir das rodovias, garantindo que se atinjam todas as áreas o interior do núcleo urbano
Vias Coletoras	São aquelas que individualmente ou compostas por diversas unidades viárias por sua importância e continuidade, permitem o acesso aos diversos setores e bairros da cidade, a partir das vias estruturais.
Vias Locais	São as vias locais todas as demais que permitem o acesso ao interior de cada setor e bairro da cidade, a partir das vias estruturais e intersetoriais, devidamente aprovadas pela Prefeitura Municipal.

§ 1º. As rodovias, vias estruturais, e vias coletoras serão definidas por Projeto específico de diagnóstico e mapeamento, homologada por meio de Decreto Regulamentar.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 2º. São Vias locais todas as demais vias que permitem o acesso ao interior de cada setor e bairro da cidade, a partir das vias estruturais e coletoras, devidamente aprovadas pela Prefeitura Municipal.

Seção III
Da Sinalização em Empreendimentos Particulares

Art. 63. Nos empreendimentos particulares, tais como loteamentos, e condomínios, os quais resultem na implantação de vias públicas ou particulares, a responsabilidade de se efetuar a sinalização é do empreendedor.

§ 1º. As vias públicas somente poderão ser abertas ao trânsito, após devidamente sinalizadas nos sentidos horizontal e vertical, aprovado o projeto pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT.

§ 2º. O Poder Executivo definirá por decreto regulamentar os dispositivos, formas e métodos para a sinalização dos empreendimentos de que trata o caput do presente artigo, no prazo máximo de 06 (seis) meses, a contar da publicação da presente Lei.

Seção IV
Ampliação do Sistema Viário

Art. 64. Cabe, à Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT e, de forma suplementar à Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos; a coordenação, orientação e o controle de todas as intervenções viárias, bem como a definição de parâmetros de projetos relativos à implantação, reforma, prolongamento, alargamento, alteração geométrica e demais elementos físicos relacionados às vias públicas no Município de Itabaiana, observado o disposto no Plano Diretor de Itabaiana e na legislação pertinente.

Seção V
Uso do Sistema Viário

Art. 65. As vias públicas do Município serão utilizadas preferencialmente para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.

§ 1º. Qualquer outra atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à regulamentação específica do Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, sem prejuízo de outras determinações emitidas pelos demais órgãos municipais.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

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

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

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

III. instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;

IV. exercício de qualquer atividade comercial ou de prestação de serviços na via pública;

V. colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;

VI. instalação de feiras livres, trailer ou comércio ambulante;

VII. realização de eventos;

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

IX. transporte de cargas especiais e/ou perigosas.

§ 3º. A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos, pedestres e ciclistas, conforme regulamento específico a ser elaborado pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT e aprovado por Decreto Municipal.

§ 4º. Serão de responsabilidade dos órgãos responsáveis pela execução das intervenções de que tratam os §§ 2º e 3º, retro a sinalização necessária nas vias.

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

Art. 66. Qualquer prejuízo causado por dano, decorrente de acidente ou ato voluntário, ao sistema viário, à sinalização de tráfego, aos equipamentos públicos e ao patrimônio público deverá ser ressarcido aos cofres públicos pelo responsável, conforme regras e normas estabelecidas pelo Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT conjuntamente com a Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

CAPITULO VII
DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO

Seção I
Das comunicações

Art. 67. Constatado o descumprimento ou a desobediência de qualquer das determinações contidas nesta lei, estará caracterizado o descumprimento do dever legal.

Parágrafo único. o proprietário ou o possuidor do imóvel urbano que não executar, manter ou consertar o passeio público na extensão correspondente à testada do seu imóvel, ou o fizer de modo diverso do que deveria ter feito, ou ainda desobedecer a qualquer das determinações contidas nesta lei estará sujeito às sanções aqui previstas.

Art. 68. Feita a constatação descrita no artigo anterior, o departamento competente notificará o infrator das disposições da presente lei, na pessoa do proprietário do imóvel ou do possuidor a qualquer título, ou ainda, quando necessário, por Edital publicado no Diário Oficial do Município, para a execução da regularização, observando os prazos para correção do problema identificado.

§ 1º. Em se tratando de passeio, terão o prazo de:

- I. 60 (sessenta) dias para construir o passeio ou outro definido no termo;
- II. 30 (trinta) dias para reformar ou corrigir irregularidades do passeio existente ou para adequar elementos fixos que incidam sobre o passeio público;
- III. 01 (um) dia para cumprimento da ordem do servidor público municipal para desobstrução do passeio público ou para retirada de obstáculos moveis ou objetos irregulares que estejam ocupando irregularmente o espaço público ou instalados em local proibido.
- IV. 30 (trinta) dias ou outro definido no termo para cumprimento da ordem do servidor público municipal para desobstrução do passeio público ou para retirada de obstáculos fixos ou objetos irregulares como placas, faixas, varais de exposição, bancas, carrinhas etc. que estejam ocupando irregularmente o espaço público ou instalados em local proibido.

§ 2º. O setor da Prefeitura Municipal competente para a expedição das notificações tratadas nesta lei realizará diligências para identificar o possuidor direto do imóvel a



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

qualquer título, expedindo a notificação para a pessoa maior e capaz que estiver na posse do imóvel, tomando providências para que ela seja entregue em mãos.

§ 3º. Não sendo encontrado o proprietário ou possuidor para receber pessoalmente a notificação, esta será feita por Edital publicado uma vez no Diário Oficial do Município de Itabaiana - DOM, com prazo de 30 (trinta) dias, ao final do qual terá início o prazo previsto nos incisos do caput deste artigo.

§ 4º. Tratando-se da situação prevista nos incisos III ou IV, do caput deste artigo, será notificada a pessoa que se apresenta como responsável pela obstrução ou irregularidade, se estiver presente. Não havendo pessoa responsável presente, o servidor municipal poderá anunciar seu retorno com os apoios necessários para providenciar a remoção dos obstáculos, apreendendo os objetos, se preciso for.

Art. 69. No prazo fixado na notificação prevista nesta lei, o autuado deverá protocolizar comunicado informando que cumpriu a notificação, instruído com fotografias ilustrativas.

§ 1º. Demonstrado o cumprimento da notificação, será arquivado o respectivo procedimento administrativo.

§ 2º. A fiscalização poderá realizar diligência no local para confirmar a informação prestada pelo notificado antes de arquivar o procedimento administrativo, sempre que entender conveniente.

Art. 70. Não respondida a notificação no respectivo prazo, ou sendo indeferida, será convertida em multa.

Art. 71. A cada ciclo de vencimento de prazo previsto nesta lei, enquanto o infrator não protocolizar o comunicado de que cumpriu a notificação, nova multa poderá ser aplicada, até o máximo de 03 (três) multas por procedimento fiscalizatório.

Parágrafo único. Assim que for comunicado o cumprimento da notificação, a última multa emitida será cancelada.

Art. 72. Aplicada a terceira multa, e permanecido o notificado silente, a fiscalização aguardará 30 (trinta) dias e retornará ao local para nova vistoria.

§ 1º. Constatado que a situação foi regularizada, o procedimento administrativo será remetido à Secretaria Municipal de Fazenda para cobrança das multas aplicadas e ainda não pagas, ou inscrição em dívida ativa.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 2º. Constatado que a situação não foi regularizada, o procedimento será remetido à Procuradoria Geral do Município para adoção das providências administrativas e judiciais cabíveis.

Art. 73. Antes de vencido o prazo da notificação, poderá o proprietário ou possuidor solicitar sua prorrogação.

§ 1º. O prazo vencido não poderá ser prorrogado.

§ 2º. A prorrogação poderá ser concedida por, no máximo, o prazo constante da notificação, pelo Diretor da Divisão de Fiscalização da Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos.

§ 3º. A segunda prorrogação em diante somente será deferida pelo(a) Secretário(a) da Secretaria Municipal das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos.

Seção II
Da defesa

Art. 74. Recebida a notificação, o notificado poderá apresentar defesa no prazo concedido na notificação.

§ 1º. A defesa apresentada terá efeito suspensivo até a comunicação de resposta da Prefeitura.

§ 2º. A defesa deverá ser instruída com cópia dos seguintes documentos:

- I. Matrícula do imóvel objeto da notificação;
- II. Documento de identidade do recorrente;
- III. Documento que comprove a condição de proprietário ou possuidor;
- IV. Outros documentos que o recorrente entender necessários.

Art. 75. Recebida a defesa, o setor responsável instaurará processo administrativo, instruindo-o com todo o expediente já existente e obrigatoriamente com a notificação que provoca a defesa, abrindo vista para o Fiscal que emitiu a notificação manifestar-se em 15 (quinze) dias corridos.

Art. 76. A Divisão de Fiscalização poderá instruir o processo com os documentos e diligências que entender necessárias.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

Art. 77. Juntada a manifestação referida no artigo anterior, Órgão responsável proferirá, no prazo de 30 (trinta) dias a decisão fundamentada sobre a defesa apresentada.

Art. 78. Julgada procedente a defesa apresentada, será cancelada a notificação expedida.

§ 1º Se a defesa for julgada procedente por vício de forma da notificação, poderá ser expedida nova notificação, corrigindo-se o vício que determinou o cancelamento da anterior.

§ 2º Se a defesa for julgada procedente por vício material, não poderá mais ser expedida nova notificação pelo mesmo motivo pelo prazo de 3 (três) meses, a contar da data da decisão de procedência da defesa.

Art. 79. Julgada improcedente a defesa apresentada, voltará a correr o prazo de notificação pelo tempo que faltava na data do protocolo da defesa.

**Seção III
Das penalidades**

Art. 80. Para cada infração aos dispositivos desta legislação caberá:

- I. Notificação Conversível em Multa;
- II. Auto de Infração e Multa;
- III. Apreensão do material;
- IV. Cassação do alvará de uso do passeio;
- V. Interdição;
- VI. Cassação do alvará principal.

Art. 81. A Notificação conversível em multa será expedida quando constatada pela primeira vez a infração que exija reforma ou construção do passeio público e, não sendo atendida no prazo, se converterá em Auto de Infração e Multa.

Art. 82. No caso de uma ordem de servidor público que deve ser cumprida imediatamente, o não cumprimento implicará em aplicação de multa.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

Art. 83. A apreensão de material ocorrerá quando o infrator se recusar a atender a orientação da Fiscalização de desobstruir o passeio público.

Parágrafo único. Quando não encontrado o responsável no local, o servidor público poderá apreender o material e emitir o Auto de Infração e Multa.

Art. 84. O material apreendido ficará à disposição para retirada do interessado por 10 (dez) dias, findos os quais poderá ser utilizado pelo Município de Itabaiana, alienado a qualquer título ou descartado de forma adequada.

Parágrafo único. Para retirada do material apreendido o interessado deverá comprovar que pagou as multas impostas e as despesas decorrentes da apreensão.

Art. 85. A Cassação do alvará de uso do passeio será aplicada quando se constatar que nos últimos 12 (doze) meses o infrator já foi multado, e nos casos do uso indevido do passeio público.

Art. 86. A Interdição será aplicada quando o infrator ao qual se aplicou a Cassação do alvará, e nos casos de insistir no uso do passeio de forma irregular.

Art. 87. A Cassação do alvará principal será aplicada quando, depois de aplicada a Interdição, o infrator insistir em praticar a infração.

Art. 88. As multas previstas nesta lei terão os seguintes valores:

I. Não construir o passeio público quando notificado a fazê-lo:

a) Pena - multa de 6 (seis) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana por metro de testada do lote que faça divisa com o passeio público a ser construído.

II. Não reformar ou corrigir irregularidades do passeio público existente:

a) Pena - multa de 30 (trinta) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana.

III. Opor-se à execução de ato legal de fiscalização, mediante violência ou ameaça ao servidor da Prefeitura Municipal ou ao Policial no exercício da Atividade delegada, ou a quem lhe esteja prestando auxílio:

a) Pena - multa de 30 (trinta) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana.

IV. Se o ato, em razão da resistência prevista no inciso anterior, não se executa:



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

a) Pena - multa de 40 (quarenta) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana, com prejuízo da multa e punição previstas no inciso III.

V. Desobedecer a ordem legal de servidor público municipal, ou de Policial no exercício de Atividade Delegada:

a) Pena - multa de 20 (vinte) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana.

VI. Descumprir ordem de desobstrução do passeio público:

a) Pena - multa de 20 (vinte) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana independente da apreensão do material.

VII. Informar falsamente o cumprimento da notificação:

a) Pena - multa de 20 (vinte) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana, sem prejuízo das demais sanções.

VIII. Descumprir as demais determinações legais definidas nesta lei.

a) Pena - multa de 1 (um) a 1000 (mil) UFM - Unidade Fiscal Municipal de Itabaiana, sem prejuízo das demais sanções.

b) Pena – multa pré-definida no Código Tributário Municipal, no Código de Obras e Posturas, no Código Ambiental e/ou em outra lei municipal.

Art. 89. As penas deste Capítulo são aplicáveis sem prejuízo da responsabilidade civil e penal.

**Seção IV
Dos recursos**

Art. 90. Estando em desacordo com alguma pena que lhe tenha sido aplicada, poderá o interessado apresentar recurso dirigido à Procuradoria Geral do Município, sem prejuízo de obedecer a determinação que deu origem à aplicação da multa.

§ 1º. Este recurso deverá ser apresentado no prazo de 15 (quinze) dias corridos, a partir do momento em que o recorrente tiver ciência do ato do qual pretenda recorrer.

§ 2º. O recurso terá efeito suspensivo até seu efetivo julgamento, que ocorrerá no prazo de até 60 (sessenta) dias após sua interposição.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

Art. 91. Recebido o recurso, o Procurador responsável poderá solicitar informações complementares dos envolvidos, quando autuará em processo administrativo, constando:

I. Notificação expedida;

II. Pena aplicada;

III. Manifestação do Fiscal de Postura que lavrou a notificação ou aplicou a pena;

IV. Manifestação do Diretor da Divisão de Fiscalização;

V. Demais documentos ou diligências realizadas.

Parágrafo único. O Procurador responsável terá o prazo de 30 (trinta) dias para realizar diligências consideradas necessárias e remeter o processo administrativo para julgamento da Comissão de Julgamento.

Art. 92. O Procurador responsável conhecerá do recurso e decidirá de forma conclusiva se o defere ou indefere, fundamentando sua decisão.

Parágrafo único. Caso o fundamento da decisão seja o mesmo apresentado pelo responsável pela Fiscalização, poderá o Procurador apenas fazer remissão às folhas em que se encontram estas manifestações, não precisando repeti-las.

Art. 93. As notificações e/ou comunicados serão feitas pelo Correios (via Aviso de Recebimento – AR), no mesmo endereço do cadastro; por aplicativo de mensagem (no número de contato do cadastro, válido mediante visualização); ou via Diário Oficial do Município – DOM.

Art. 94. Da decisão final não cabe mais recurso na via administrativa.

**CAPÍTULO VIII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Seção I
Do Fundo Municipal**

Art. 95. Fica criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU do Município de Itabaiana, Sergipe, tendo por objetivo viabilizar condições financeiras e gerenciar os recursos destinados ao desenvolvimento das ações de controle, fiscalização e



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

policimento do trânsito e tráfego, nas vias, estradas e logradouros do Município, dando suporte financeiro às políticas públicas municipais de 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, da integração entre diversas modalidades de transportes, bem como, implementação do conceito de acessibilidade universal para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

§ 1º. O “Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU” substituirá, nos termos desta lei, o “Fundo de Desenvolvimento do Transporte Coletivo em Itabaiana – FUNDETRANS” e o englobará em todas suas funções e atribuições, encampando e contemplando todas as prerrogativas definidas na Lei Municipal 1.742/2013, revogando suas disposições em contrário.

§ 2º. No tocante à mobilidade das pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, o fundo garantirá o direito à acessibilidade previsto no artigo 244, da Constituição Federal, regulamentado pelo artigo 46 da Lei nº 13.146, de 06 de junho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), da seguinte forma:

- I. aprimoramento da mobilidade urbana das pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, mediante a utilização dos serviços de transporte público coletivo;
- II. manutenção da modicidade tarifária para os demais usuários do serviço de transporte público coletivo;
- III. garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do transporte público coletivo.

§ 3º. No tocante às pessoas idosas, o fundo garantirá o direito à assistência social previsto no artigo 230, §2º da Constituição Federal, regulamentado pelo artigo 39 da Lei nº 10.741, 01 de outubro de 2003 (Estatuto da Pessoa Idosa), da seguinte forma:

- I. aprimoramento da mobilidade urbana dos idosos, mediante a utilização dos serviços de transporte público coletivo;
- II. manutenção da modicidade tarifária para os demais usuários do serviço de transporte público coletivo;
- III. garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do transporte público coletivo.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 4º. O Fundo de que trata o “caput” deste artigo tem natureza orçamentária, sem personalidade jurídica, regendo-se pela legislação pertinente e vinculado ao Gabinete do Prefeito.

Seção II
Financiamento do Sistema e suas finalidades

Art. 96. As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município de Itabaiana são:

I. dotações orçamentárias consignadas, anualmente, no orçamento Municipal e créditos adicionais que lhe sejam destinados;

II. dotações federais ou estaduais, não reembolsáveis, a ele especificamente destinadas;

III. receitas tarifárias provenientes do sistema de transporte coletivo público e do antigo Fundo de Desenvolvimento do Transporte Coletivo de Itabaiana - FUNDETRANS;

IV. recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais, para os fins a que se propõe este Fundo;

V. receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas para o fim que se destinam, desde que atendidas as finalidades estabelecidas nesta Lei;

VI. produto de operações de crédito celebradas com organismos nacionais ou internacionais, desde que destinadas para os fins previstos nesta Lei;

VII. subvenções, contribuições, transferências e participações do Município em convênios, contratos e consórcios, relativos à finalidade do Fundo;

VIII. doações, públicas ou privadas, de pessoas físicas ou jurídicas, destinadas às finalidades previstas nesta Lei;

IX. recursos obtidos por serviços prestados pela Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT;

X. o resultado da aplicação de seus recursos;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

XI. recursos decorrentes de valor de outorga, objeto de procedimentos licitatórios vinculados ao sistema de transporte público de passageiros em linhas municipais;

XII. recursos decorrentes de multas oriundas de aplicação de infração administrativa praticada pelos operadores do sistema de transporte coletivo de passageiros e pelos autorizatários e permissionários dos demais modais que integram o Sistema Municipal de Transportes, assim como os recursos oriundos da exploração da atividade de transporte remunerado irregular de passageiros, sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal;

XIII. recursos provenientes das multas de trânsito;

XIV. recursos decorrentes de condenações judiciais por danos causados aos bens e direitos difusos e coletivos tutelados pelas Leis nº 4.717, de 29 de junho de 1965, e 7.347, de 24 de julho de 1985, a reverterem integralmente na recuperação dos mesmos, na promoção de eventos e materiais educativos, científicos e informativos relacionados com a natureza da infração ou dos danos causados, bem como, na modernização administrativa dos órgãos públicos responsáveis pela execução das políticas públicas de mobilidade urbana;

XV. outras receitas.

Art. 97. Os recursos do Fundo serão aplicados às seguintes finalidades:

I. desenvolvimento de projetos vinculados ao desenvolvimento de medidas destinadas à melhoria da mobilidade, do trânsito e do transporte no âmbito do Município de Itabaiana;

II. execução de programas e projetos destinados a melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito, garantindo maior mobilidade urbana, tais como:

a) execução de obras destinadas a atender a demanda de trânsito, com a expansão da malha viária, seja abrindo novas vias ou ampliando as já existentes, ou ainda construindo obras de artes como túneis, mergulhões, viadutos e elevados, dentre outros;

b) execução de obras para fins de construção de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, estações de passageiros;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

c) aquisição de equipamentos ou realização de serviços para a melhoria da sinalização viária, tais como sinalização semafórica, vertical e horizontal, bem como a fiscalização eletrônica, monitoramento e o controle operacional do tráfego, trânsito e do transporte, mediante o competente procedimento licitatório.

III. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade; conforme estabelecido pela Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000;

IV. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinadas à mobilidade com vista à implantação do Núcleo de Apoio Infantil para Educação no Trânsito – NAIE-Trânsito;

V. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;

VI. investimentos na criação da malha cicloviária no Município de Itabaiana, mediante prévia consulta da Secretaria das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos para recuperação de vias públicas e custeio de parte do valor das tarifas do transporte coletivo urbano, conforme previsão do contrato de concessão respectivo;

VII. realização de publicidade institucional, campanhas educativas, pesquisas, realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados à acessibilidade, mobilidade, prevenção ao assédio sexual nos transportes públicos, transportes e trânsito, formação e qualificação de profissionais, formação de agentes multiplicadores;

VIII. aquisição de bens móveis e imóveis relacionados à acessibilidade, mobilidade e transporte, mediante o competente procedimento licitatório;

IX. custeio de despesas com trânsito que visem à otimização do sistema viário do Município; incluindo a contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas para a mobilidade urbana, o transporte público e trânsito;

X. cooperação com organismos vinculados ao Estado e à União no que compete a fiscalização de trânsito e do transporte no Município;

XI. seleção de valores humanos que se dediquem à Engenharia de Tráfego e promover o seu aperfeiçoamento, observado o art. 37, II, da Constituição Federal;

XII. financiamento da participação de servidores em cursos, palestras, seminários e encontros, cujo tema seja relacionado ao trânsito, engenharia de tráfego, transporte e demais temas relacionados à mobilidade urbana;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

XIII. promoção de palestras, seminários e encontros sobre temas relacionados ao trânsito e ao transporte;

XIV. custeio de projetos relacionados ao trânsito, ao sistema viário e ao transporte público;

XV. aquisição e implantação de infraestrutura para operação de trânsito e de transporte;

XVI. aquisição e implantação de equipamento de auxílio ao controle e fiscalização do trânsito e do transporte;

XVII. aquisição de material permanente ou de consumo e outros insuetos necessários para planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização da mobilidade urbana, do transporte público e do trânsito do município;

XVIII. investimentos em infraestrutura urbana de suporte aos sistemas de mobilidade urbana, circulação, transporte público e trânsito no município;

XIX. custeio e investimento em outras atividades associadas à circulação, ao transporte público e ao trânsito; incluindo a Implementação de programas visando à melhoria da qualidade dos sistemas de mobilidade urbana, o transporte público e trânsito; e

XX. custeio das despesas para manutenção do terminal rodoviário e construção de outros terminais no Município.

Art. 98. Os recursos do Fundo serão depositados em conta especial, que será aberta pela Secretaria Municipal de Fazenda.

§ 1º. Os recursos destinados ao Fundo de Mobilidade Urbana do Município de Itabaiana serão automaticamente transferidos, depositados ou recolhidos em conta única, aberta em estabelecimento bancário oficial.

§ 2º. Os recursos incorporados ao Fundo com destinação mais específica do que os previstos no 98 desta Lei serão depositados em contas individualizadas, vinculadas aos respectivos projetos.

§ 3º. O órgão gestor do Fundo diligenciará para assegurar que os recursos mencionados no §2º sejam utilizados de acordo com a legislação aplicável, especificamente no caso das multas de trânsito e demais recursos com destinação específica.



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

§ 4º. Fica destinada a importância de 5% (cinco por cento) sobre o total da arrecadação mensal proveniente das multas de trânsito ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, conforme dispõe o art. 320, parágrafo único, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e respectiva Resolução CONTRAN nº 263, de 14 de dezembro de 2007 ou outro instrumento jurídico que o substitua.

§ 5º. Os saldos porventura existentes ao término de um exercício financeiro constituirão parcela de receita subsequente, até sua integral aplicação.

§ 6º. Fica expressamente vedada a utilização dos recursos financeiros do Fundo de Mobilidade Urbana do Município de Itabaiana em finalidades estranhas às atividades diversas das de mobilidade, trânsito e transporte, bem como o remanejamento para outros fins.

§ 7º. Toda movimentação financeira do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana será divulgada junto aos portais de transparência.

**Seção III
Do Conselho Municipal**

Art. 99. Fica criado, sem aumento de despesa, na estrutura básica do Gabinete do Prefeito, o Conselho do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, órgão incumbido das seguintes atribuições:

- I. estabelecer diretrizes e normas para gestão do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;
- II. coordenar as ações e projetos que tenham por finalidade específica as políticas de mobilidade urbana;
- III. convocar audiências públicas para tratar de temas e discussões relacionadas às políticas públicas de mobilidade urbana;
- IV. opinar, sugerir, orientar, fiscalizar e acompanhar os planos, programas e projetos financiados com recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável;
- V. elaborar o Orçamento e o Plano de Aplicação dos Recursos do Fundo, a ser submetido à apreciação do Chefe do Poder Executivo Municipal;



**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**

VI. submeter anualmente à apreciação do Chefe do Poder Executivo relatório das atividades desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;

VII. opinar, sugerir, orientar, fiscalizar e acompanhar os atos e procedimentos necessários à gestão do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto pelos grupos de membros natos e membros, contendo 6 conselheiros de cada grupo e respectivos suplentes, nomeados pelo Prefeito do Município, representando os seguintes órgãos:

I. Membros natos:

- a) Chefe de Gabinete do Prefeito, que o presidirá;
- b) Superintendente da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT;
- c) Secretário Municipal ou Assessor Especial da Secretaria Municipal de Fazenda;
- d) Secretário Municipal ou Assessor Especial da Secretaria Municipal das Obras, urbanismo, infraestrutura e dos Serviços Públicos;
- e) Secretário Municipal ou Assessor Especial da Secretaria Municipal do Planejamento, do Desenvolvimento Sustentável e do Meio Ambiente;
- f) Procurador ou Assessor Especial da Procuradoria Geral do Município;

II. Membros:

- a) um Vereador membro de Comissão que contemple a Mobilidade Urbana ou indicado pela Câmara Municipal de Itabaiana.
- b) Gerente do Núcleo de Engenharia da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte ou Engenheiro do Município;
- c) Gerente do Núcleo de Arquitetura da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte ou Arquiteto do Município;
- d) Gerente Administrativo e Financeiro da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte ou Assessor Especial do Município;
- e) Representante das Empresas, Associações ou Cooperativas de Transporte de Passageiros de Itabaiana com noção e/ou conhecimento jurídico;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

f) Secretário Executivo do FMMU ou seu secretário, de livre nomeação e remissível pelo Prefeito do Município de Itabaiana.

Art. 100. As despesas correntes necessárias à administração do Fundo com pessoal, material de consumo e outros poderão ser realizadas com recursos do Fundo, devendo estar vinculadas ao orçamento do órgão da Administração Pública Municipal que o gerencia.

Parágrafo único. Os membros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana não farão jus a percepção de remuneração extra pelo desempenho de suas atividades; sendo devida a gratificação na forma o art. 8º da Lei Complementar 01/2005, alterada pela Lei Complementar nº 76/2021.

Seção IV
Disposições gerais do Fundo e do Conselho

Art. 101. Conselho do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana elaborará, anualmente, o Orçamento, o Plano de Aplicação de Recursos do Fundo, e a Proposta do Plano Anual de Contratações, no que couber, aprovando a aplicação dos recursos para posterior aprovação definitiva do Chefe do Poder Executivo.

Art. 102. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana poderá ser, também, utilizado para implementação de campanha de conscientização e enfrentamento ao assédio e à violência sexual nos transportes públicos do Município de Itabaiana.

Art. 103. O Poder Executivo, mediante Decreto, regulamentará as normas complementares e necessárias ao bom funcionamento do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e do Conselho do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

- Seção V
Do Sistema Viário Estruturador

Art. 104. Em consonância com o estabelecido no Plano Diretor ou legislações correlatas, visando a implantação do sistema viário estruturador do Município, ficam instituídos como instrumentos de política urbana:

- I. Direito de Preempção;
- II. Transferência do Direito de Construir;
- III. Operações Urbanas Consorciadas;



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

§ 1º. A Procuradoria Geral do Município deverá regulamentar o presente artigo, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a contar da publicação desta Lei.

§ 2º. As Secretarias Municipais envolvidas e a Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte poderão celebrar instrumentos de convênio, parceria, fomento, cooperação ou quaisquer outros instrumentos legais para execução das medidas que couberem nesta lei.

Art. 105. Os valores oriundos das multas aplicadas por esta lei em relação às irregularidades em passeios públicos serão depositados no Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU, e serão preferencialmente destinados à construção e manutenção de passeios públicos e implantação de rampas de acessibilidade.

Art. 106. O Município de Itabaiana poderá executar as obras e serviços que são deveres do particular em fazê-lo, podendo cobrar pelas despesas realizadas, conforme valores previstos em Ata de Registro de Preços, contrato administrativo ou outro instrumento celebrado para aquele fim.

Parágrafo único. Não havendo Ata de Registro de Preços ou contrato administrativo, o Município de Itabaiana poderá cobrar a média aritmética de três orçamentos obtidos de pessoas privadas que realizariam a obra ou serviço, acrescido de 10% (dez por cento).

Seção VI
Disposições finais

Art. 107. Os prazos constantes desta lei contar-se-ão excluindo o dia do início e incluindo o dia do fim.

Parágrafo único. Os prazos constantes desta lei não terão início e nem terminarão em dia que não tiver expediente na Prefeitura Municipal de Itabaiana, prorrogando-se para o primeiro dia no qual houver expediente.

Art. 108. Os deveres legais e penalidades desta lei municipal se aplicam independentemente das demais normas legais em vigor.

Art. 109. As multas aplicadas, depois de consolidadas, se constituem em título hábil a ser protestado extrajudicialmente, antes ou depois de inscritos em dívida ativa, na forma do Código Tributário Municipal.



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA

Art. 110. No cumprimento de suas atividades, os servidores da Prefeitura Municipal poderão utilizar os serviços da Atividade Delegada, conforme convênio celebrado entre o Município de Itabaiana e a Secretaria Estadual de Segurança Pública.

Art. 111. No cumprimento de suas atividades, o servidor público municipal poderá realizar fotografias ou filmagens para instruir o procedimento administrativo, que servirão para registrar estado de locais e comportamento de pessoas.

Art. 112. Quando a providência de construção ou adequação do passeio público depender de autorização de supressão de espécie arbórea a ser concedida pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente, o prazo previsto nesta lei ficará suspenso.

Art. 113. Os espaços públicos sujeitos à regulação do uso e ocupação do solo por legislação específica deverão cumprir o disposto na respectiva lei específica e nesta, no que couber.

Art. 114. A Prefeitura Municipal providenciará a execução e a manutenção do passeio público na extensão correspondente às testadas dos terrenos de sua propriedade, podendo, para sua execução, utilizar-se de serviços próprios, contratados ou oriundos de contrapartida ou compensação.

Art. 115. Será de responsabilidade da Chefia de Gabinete do Prefeito Municipal, por intermédio das Comissões Executivas, Técnica e de Acompanhamento, através de ampla e democrática discussão, avaliar a execução do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, estabelecendo os mecanismos necessários ao acompanhamento das metas.

Art. 116. O Município incluirá, nos Planos Plurianuais, nas Leis de Diretrizes Orçamentárias Anuais, no Plano Anual de Contratação, entre outros, as dotações e previsões destinadas a viabilizar a execução desta lei.

Art. 117. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, e de outros recursos captados no decorrer da execução do plano.

Art. 118. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de Decreto do Poder Executivo Municipal.

Art. 119. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito, em Itabaiana, Sergipe.


ADAILTON SOUSA RESENDE

Prefeito

ANEXO I – PLANEJAMENTO GERAL
(Definidos nos Termos da Lei Municipal que instituiu o Plano Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Itabaiana, regulamentados por Decreto do Poder Executivo na forma da Lei)

1 – INTRODUÇÃO

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Itabaiana tem por finalidade orientar as ações do Município de Itabaiana no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de nosso município.

Está em sintonia com o Plano Diretor de Itabaiana, visualizar a Cidade que queremos, especialmente seu objetivo geral de assegurar as melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano.

O Plano de Mobilidade Urbana considera os dispositivos pertinentes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O presente texto, foi debatido ajustado pelo processo de revisão, e poderá ser revisado conjuntamente com a revisão do Plano Diretor de Itabaiana. Segue em sua versão final encaminhado para formalização legal juntamente com as demais proposições de revisão da legislação municipal decorrentes das contribuições e participação popular.

O Plano de Mobilidade Urbana de Itabaiana se estrutura a partir do conceito sistêmico de mobilidade urbana, definido como: o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.

Complementarmente, o objetivo dessa Política é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

O Plano de Mobilidade orienta as ações do Município de Itabaiana obedecendo aos princípios definidos na lei.

Por sua vez, o plano e suas ações, seus projetos e suas políticas estão orientados pelas seguintes diretrizes, também definidas no corpo da Lei.

2 - OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Os objetivos gerais do Plano de Mobilidade Urbana de Itabaiana são, dentre outros, os seguintes:

1. proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- II. contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- III. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;



Ao considerar o conceito de mobilidade urbana como estruturador, o Plano de Mobilidade Urbana adota uma abordagem sistêmica, onde cada um dos componentes do Sistema de Mobilidade Urbana de Itabiana é considerado de forma conjunta e complementar, possuindo metas, políticas e projetos associados. A meta global do Plano de Mobilidade Urbana de Itabiana está associada à estratégia de garantir a mobilidade e a acessibilidade no ambiente urbano por meio de redes integradas, do gerenciamento da demanda e da qualidade dos serviços de transporte público, resultando em uma divisão modal mais sustentável. Em outras palavras, o Plano de Mobilidade Urbana de Itabiana tem como principal meta uma distribuição mais racional da participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins. Para alcançar essa meta, é necessário inverter a tendência observada em nível nacional de crescimento expressivo do número de viagens em veículos privados, de modo a, pelo menos, manter a participação atual do modo coletivo na matriz de viagens de Itabiana e aumentar a participação dos modos não motorizados. Além disso, é essencial priorizar a mobilidade das calçadas, propiciando o melhor acesso aos transeuntes e cidadãos, especialmente crianças, idosos e pessoas com deficiência.

3 - COMPONENTES E METAS DE CURTO, MÉDIO E LONGO

PRAZO

- V. tomar a mobilidade urbana um fator de inclusão social. negócios da cidade;
- IV. tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- III. assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a II. promover a segurança no trânsito;
- relacionados à mobilidade;
- I. promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações pelo Plano de Mobilidade Urbana de Itabiana são, dentre outros, os seguintes:
- Coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, os objetivos estratégicos para promoção da mobilidade urbana contemplados
- continua do aprimoramento da mobilidade urbana.
- IV. proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- VI. consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção



As metas para cada um dos componentes diretos e indiretos (setores cujos comportamentos podem afetar a dinâmica da cidade e de sua população, no que se refere aos deslocamentos diários) estão apresentadas a seguir:

I. Uso do solo: ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário. Refere-se à forma como as variáveis urbanas e socioeconômicas impactam e são impactadas pelas componentes do sistema de mobilidade. Inclui também ações referentes à mitigação dos impactos da implantação de empreendimentos.

Meta: Promover adensamento nas regiões de entorno das áreas servidas por sistemas de transporte e cargas, intermediárias e locais; e equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas.

II. Aspecto Ambiental: medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transporte, priorizando os modos que acarretam menor impacto ambiental. Diz respeito ao impacto sobre meio ambiente em termos de poluição atmosférica e sonora gerado pelos deslocamentos de pessoas e bens.

Meta:
a- Reduzir em 20% as emissões de gases de efeito estufa per capita em relação à linha menor que a tendência apresentada;
b- A Prefeitura deverá atuar como agente de pressão junto às empresas e ao Governo Federal para a melhoria dos combustíveis e da tecnologia dos motores;
c- A Prefeitura deverá requerer tecnologia veicular mais limpa para as frotas Municipais;
d- Avaliação da implementação de programas para veículos particulares de checagem e fiscalização de limites de emissões veiculares e poluentes;
e- Construir uma modalidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não motorizado.

III. Aspecto Social: Ações e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e a acessibilidade econômica, com vistas a



ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere à utilização dos modos de transporte coletivo e não motorizados.

Meta:

a- Garantir a acessibilidade física ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas; ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos coletivos e não motorizados;

b- Extensão da Rede de Ciclovias;

c- Realização de campanhas educativas de mudança comportamentais de pedestres, ciclistas e de condutores;

IV. Transporte Não Motorizado: Ações e políticas relativas aos deslocamentos realizados por modos de transporte não motorizados e sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população.

Pedestre: contempla os deslocamentos a pé, a rede de caminhos necessária para a realização destes deslocamentos e todos os aspectos relativos como sinalização, iluminação, segurança, acessibilidade universal, entre outros aspectos.

Meta:

a- Considerar o modo a pé como prioritário nas políticas públicas e reverter à tendência de queda de sua participação, aumentando o percentual de pessoas que adotam ou mantêm esse modo como opção e não por falta de capacidade de pagamento de outros modos; considerar o tratamento para pedestres e seus custos como parte integrante dos projetos de transporte coletivo;

b- Realização das calçadas, de seu tratamento e das outras infraestruturas para pedestres precisa ser priorizada visando alcançar gradualmente os padrões desejados de qualidade numa forma pragmática;

c- Gerenciamento das calçadas (e ciclovias) para a conservação, manutenção e reforma;

d- Fiscalizar o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNTNBR 9050/2004) e da legislação municipal para garantir que as calçadas fiquem à disposição da população diturnamente;

e- Construção de um Plano de Realização das Calçadas;

f- Implantação de outros terminais rodoviários para taxi, moto-taxi, aplicativo, ônibus, micro-ônibus ou vans;

g- Deverá ser implantado um novo modelo para a requalificação e manutenção das calçadas e ciclovias, de modo que seu nível de serviço seja mantido para continuamente permitir e incentivar deslocamentos a pé ou por bicicleta.



É preciso estudar os mecanismos jurídicos necessários para tanto. Em tese, é possível considerar a delegação da adequação e manutenção de calçadas e mobiliário urbano por PPP, concessão ou outros instrumentos, inclusive mediante exploração regulamentada de publicidade;

Bicicleta: Considera os deslocamentos realizados por bicicleta, a rede de ciclovias e ciclo faixas e bicicletários, assim como a infraestrutura de apoio necessária para a realização destes deslocamentos como sinalização, iluminação e segurança, entre outros aspectos.

É sabido que Itabiana possui um excelente número de ciclistas, seja em relação ao transporte (para deslocamento, trabalho, etc), seja em relação ao turismo ecológico e prática de esportes. Uma das vantagens em relação aos outros municípios é o terreno plano, sem ladeiras, o que possibilita alunos e trabalhadores se locomoverem com bicicletas. Sob viés de esporte e turístico, as diversas vias rurais, o Parque Nacional de Itabiana e o fato do Município estar no ponto geodésico do Estado, contribuem para que hajam diversas possibilidades.

Existe uma série de fatores que explicam essa subutilização da bicicleta. Pesquisas realizadas na cidade de São José dos Campos mostram que os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transportes foram primeiro insegurança quanto a atropelamento, segundo medo de assalto, terceiro falta de estacionamentos e finalmente falta de ciclovias.

Meta:

a- Conscientizar os ciclistas para se deslocar no sentido da via em fila indiana, respeitando as sinalizações dos automóveis.
b- Conscientizar os motociclistas que as ciclovias são de uso exclusivo das bicicletas, respeitando o CTB.
c- Estabelecer em lei que nos estacionamentos de edificações (supermercados, bancos, prédios públicos e outros locais de intenso movimento), 5% ou outro percentual do espaço de estacionamento seja exclusivo para estacionamento de bicicletas.
d- Aumentar os trechos de ciclo faixa existente no município.

V. Transporte Coletivo: Considera os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas atualmente em operação em Itabiana, assim como aquelas que poderão ser eventualmente propostas ou implantadas no horizonte do Plano de Mobilidade Urbana de Itabiana: Alta e Média Capacidade: envolve os sistemas estruturais de transporte coletivo, assim como seus sistemas de alimentação.

Meta: Implementar uma rede de transporte de alta e média capacidade, tronco- alimentada, de elevado padrão de serviço, que garanta velocidade e conforto aos



usuários, levando em consideração as tecnologias existentes ou que se mostrem viáveis de serem implantadas; promover o adensamento urbano ao longo da rede estruturante implantada.

Sistema Conventional e Suplementar: Contempla o sistema de apoio ao sistema estrutural e tem como objetivo atender a demanda entre pontos específicos da área urbana de forma mais direta que aquela proporcionada pelo sistema de alta e média capacidade.

Meta: Manter um sistema capilar de moto-taxi e taxi que garanta ligação dos bairros fora da rede tronco-alimentada com o centro, implementando ligações intra e inter-regionais no sistema convencional e suplementar, em sintonia com as diretrizes da descentralização do Plano Diretor; garantir o atendimento a bairros, promovendo ações que viabilizem a circulação dessas linhas nos planos urbanísticos correspondentes.

VI. Serviço Escolar: Considera não apenas o serviço de transporte escolar por veículos coletivos, mas também a organização da utilização de veículos privados e não motorizados (bicicletas) para este fim através do disciplinamento.

Meta:

a- Ampliar o uso do sistema de transporte escolar, desestimulando a utilização dos deslocamentos por transporte privado.
b- Manter um sistema para o uso das ciclovias margeando a escolas.
c- Monitorar e desestimular, na forma do CTB, o uso de veículos de forma não autorizada por crianças e adolescentes.

VII. Serviço Fretado: Se refere ao atendimento de demandas específicas através de contrato mensal entre operador e usuário para deslocamentos por motivo trabalho, estudo e outros.

Meta: Incentivar o uso do transporte fretado, particularmente pela indústria e universidades, desde que ele não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.

VIII. Serviço Executivo: Visa criar alternativas para parte dos atuais usuários do transporte coletivo e para usuários de transporte individual através de serviço diferenciado e com preço superior ao do sistema convencional.

Meta: Atrair usuários do automóvel para esse serviço, de maneira a desestimular a utilização do transporte individual motorizado, especialmente para viagens por motivo



trabalho. Estimular empresas de aplicativo a implementar os serviços junto ao Município.

IX. Transporte Individual Motorizado: Diz respeito a todos os tipos de deslocamentos motorizados realizados individualmente ou através de compartilhamento com caronas. Automóvel refere-se às viagens realizadas por automóvel particular por qualquer motivo.

Meta: Reverter à tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionadas da cidade, diminuindo seu uso no médio e longo prazo. Estimular as escolas públicas a privadas a criarem horário diferenciado para fins de não coincidir os horários escolares.

X. Taxi e Mototáxi: Refere-se às viagens realizadas por táxi individual ou coletivo (táxi-lotação) ou Mototáxi por qualquer motivo.

Meta: Manter o serviço de táxi e mototáxi como apoio para deslocamentos eventuais e estimular seu uso. Incentivar empresas de aplicativo a se instalem no Município para oferecer o sistema de transporte por aplicativo.

XI. Motocicleta: Se refere às viagens realizadas por motocicleta particular por qualquer motivo.

Meta: Reverter à tendência de aumento no uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, diminuindo seu uso no médio e longo prazo; aumentar a segurança para as pessoas que adotam esse modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves.

XII. Sistema Viário e Segurança: contempla o sistema viário do Município, em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbana municipal, utilizado tanto para a circulação de transporte coletivo quanto para a movimentação de cargas, assim como para o transporte motorizado individual. Contempla ainda as medidas de segurança de trânsito.

Meta: Garantir retorno econômico, social e ambiental em relação aos investimentos no sistema viário, favorecendo os sistemas mais eficientes do ponto de vista do transporte e assegurar mobilidade adequada para as diversas regiões da cidade; aumentar a mobilidade geral entre as diversas regiões da cidade e ligações, reforçando as diretrizes de descentralização do plano Diretor, diminuir mortes e acidentes.

XIII. Logística Urbana: diz respeito à distribuição de cargas urbanas no Município de Itabiana, sua regulamentação, infraestrutura utilizada e tecnologia adotada para a



ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABIANA

operação e controle, considerando a operação e o disciplinamento 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 o espaço e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano.

Meta: Tomar a política pública relativa ao transporte de mercadorias como estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental.

XIV. Informação: Envolve os mecanismos de transferência de informações entre operadores, organismos de fiscalização e usuários dos serviços de mobilidade.

Meta: Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares.

XV. Integração: Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais. Envolve a racionalização da complementaridade entre modos de transporte através da integração física, operacional e tarifária entre eles.

Meta: Incentivar a participação do sistema de transporte coletivo e de modos não motorizados através de sua integração aos demais modos; integrar os sistemas de transporte municipal e intermunicipal física, operacional e tarifariamente ao sistema sobre trilhos e internamente a cada sistema, no horizonte de médio prazo.

XVI. Aspectos Institucionais e de Gestão: Contempla a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Meta: Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequada e eficaz para garantir transparência e legitimidade a ações do Plano de Mobilidade de Itabiana.



4 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE ASSOCIAM USO DO SOLO E MOBILIDADE

Os principais elementos a serem considerados na integração das políticas de uso do solo e mobilidade são a adequação da quantidade populacional de empregos, a capacidade de transportes e aos locais identificados como centralidades e o tratamento dos espaços públicos que promovem a circulação em modos não motorizados e acesso ao transporte coletivo.

Dentro do conceito de cidade sustentável, insere-se o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (em inglês denominado Transit Oriented Development - TOD), cujo foco principal é o transporte coletivo e os transportes não motorizados.

A ideia base do TOD é obter desenvolvimento em torno da rede de transporte coletivo e o Plano de Mobilidade Urbana de Itabaiana - SE.

As ações que associam uso e ocupação de solo com a mobilidade urbana podem e devem:

a- Aumentar o adensamento ao longo dos eixos de transporte com maior fluxo de passageiros tanto no sistema coletivo atual e quanto previsto para os horizontes

futuros;

b- Definir patamares de adensamento em torno dos eixos de transporte coletivo tomando como referência o crescimento tendência de histórico;

c- Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para a utilização dos modos não motorizados nos corredores da rede estruturante e centralidades, tomando menos necessário o uso do transporte individual (automóvel e moto) nestes

locais;

d- Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo

abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento.

Além desse papel de potencializador de resultados, entende-se que as políticas que associem uso do solo e mobilidade podem contribuir para garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura.

Com relação a políticas e ações relativas aos empreendimentos de impacto, o objetivo é garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de

suas instalações não seja arcado pela coletividade. Incluem medidas mitigadoras, ou seja, aquelas capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos negativos gerados, e/ou medidas compensatórias, ou seja, aquelas recomendadas quando da

impossibilidade de mitigação dos impactos negativos gerados, que não necessariamente se limitem à área de implantação do empreendimento.



Para tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, as estratégias propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Itabaiana - SE são de acessibilidade econômica com vistas à implantação da política tarifária do transporte coletivo com visando a proporcionar maior inclusão social, onde se pretende reduzir a tarifa do transporte coletivo para a população de baixa renda, segundo critérios que possam ser

6 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE CONSIDERAM O ASPECTO

SOCIAL

A Prefeitura de Itabaiana deverá atuar como agente de pressão junto às empresas e ao Governo Federal para a melhoria dos combustíveis e da tecnologia dos motores e agir diretamente na racionalização da matriz de transporte do município de maneira a priorizar os modos mais eficientes do ponto de vista ambiental, ou seja, que produzam menor impacto ambiental por passageiro transportado. Outras ações que devem ser implantadas: programar checagem e fiscalização de limites de emissões de veículos de poluentes; incentivar o uso do transporte solidário e não motorizado; garantir a valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública.

simulações realizadas por softwares específicos. (privado) e o monitoramento dos impactos através de rede de estações de qualidade e esperados: mudança da matriz energética (tanto do transporte público quanto dois setores. Outras ações devem ser realizadas para atingir os resultados Esse tema reforça a necessidade de uma política cruzada e conjunta entre os

redução do impacto ambiental. motorizados, além de trazer resultados para a mobilidade, possuem potencial para a estímulo a modos coletivos e não motorizados e de desestímulo aos modos individuais política urbana pode evitar e encurtar viagens motorizadas, quanto às ações de principalmente no conceito de gerenciamento da demanda. Entende-se que tanto a A contribuição do setor de mobilidade para esse tema está sustentada impacto ambiental da mobilidade urbana.

deve considerar as ações previstas do PREGEE como prioritárias para diminuir o metas de redução ambiental. Da mesma forma, o Plano de Mobilidade de Itabaiana Gases de Efeito Estufa - PREGEE como um dos principais instrumentos para atingir de Mobilidade Urbana de Itabaiana deve objetivar considerar o Plano de Redução de contribui sobremaneira para as emissões de gases de efeito estufa na cidade. O Plano efeitos dos gases que causam o efeito estufa, sendo que o setor de transporte E sabido que, enquanto maior é o centro urbano e populacional, maiores são os

5 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE CONSIDERAM O ASPECTO

AMBIENTAL

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA



alimentador dos sistemas de alta e média capacidade, prevendo a implantação de apresentada nos estudos promovidos por esta Lei, especialmente como modo . Ampliar a rede de ciclovias e ciclo faixas em todas as áreas do município, substitua, que contemple um conjunto de ações para promover o seu uso na cidade:

II. Ações e políticas relativas ao modo bicicleta: As ações relativas à bicicleta estão previstas em programa específico denominado PEDALA ITABAIANA ou outro que o

deslocamentos a pé em toda a cidade.

promoção do modo a pé, como passeios turísticos, criação de facilidades para os específica para pedestres, iluminação específica dos passeios e travessias e ações de Central para as centralidades, considerando aspectos como sinalização indicativa . Educação, informação e promoção: ampliação dos projetos realizados na Área trânsito que estabeleça a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas.

de Posturas do Município; ampliação da fiscalização de respeito da legislação de para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código . Fiscalização e posturas: promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias motorizadas e não motorizadas com maior segurança.

30 km/h nestas vias de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade para . Definição do Centro da cidade: identificação de vias que para receber medidas de travessias.

pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas . Nas calçadas consideradas prioritárias serão propostas melhorias nos passeios, nos nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade.

hierarquizadas, associadas ao uso do solo, que considere tratamento para pedestres . Rede de caminhamento a pé: composto de calçadas e travessias de forma ações relativas:

I. Ações e políticas relativas ao modo a pé: Considerando o modo a pé como prioritário nas políticas públicas, o Plano Mobilidade Urbana de Itabiana prevê um conjunto de

7 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE/ NÃO MOTORIZADO (A)

atendimento aos usuários de transporte público. requisitos de acessibilidade universal; garantia de cobertura espacial e temporal para adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os projetos públicos e fiscalização do cumprimento das leis junto às ações privadas; restrição de mobilidade por meio da aplicação dos requisitos legais vigentes aos e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e que se mostrem viáveis e se encontrem fontes de custeio; acessibilidade universal: ações todos através de estudos de aplicação de subsídios e desonerações tributárias, desde demais usuários. Em paralelo, são sugeridas ações de redução da tarifa cobrada para efetivamente gerenciados pelo poder público, evitando evasão e penalização dos



- I. Alta e Média Capacidade: implantar rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas de alta e média capacidade.
- . Implantação de facilidades para estacionamento de automóveis e bicicletas; e melhorias nos acessos às estações do sistema, tendo como finalidade principal o estímulo à utilização do sistema.
- . Outra medida sugerida é a avaliação das necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros e da rede de linhas suplementares existente, propondo melhorias e ajustes quando necessário.
- II. Serviço Escolar: propor medidas para estimular o uso do transporte escolar e Desestimular o uso do automóvel, inclusive com restrição de paradas e estacionamentos para automóveis na porta das escolas, assim como a promoção de medidas para disciplinar a parada desses veículos na saída de cada turno escolar.
- III. Serviço Fretado: propor medidas de restrição ao uso de transporte individual motorizado, especialmente para viagens a trabalho e estudo quando existirem serviços de ônibus fretados disponíveis, através de restrição do número de vagas de estacionamento em via pública e de fiscalização.
- IV. Serviço Executivo: incentivar a implantação de serviços especiais de transporte coletivo de alto padrão de conforto e confiabilidade, com características o mais próximo possível do automóvel, no sentido de atrair usuários do transporte privado para esse tipo de serviço.

8 POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE

COLETIVO

- bicicletários junto ao centro da cidade, feiras municipais, praças e bairros com muito acesso as bicicletas;
- . Identificar e implantar rede de ciclo rotas ou rotas cicláveis que incluem as vias identificadas com Centro e Bairros, onde a velocidade é limitada a 30 km/h, e ruas sinalizadas como de tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas.
- . Ampliar e estimular o uso da bicicleta, por meio da integração aos demais modos de transporte, principalmente o transporte coletivo, da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, da sinalização indicativa para o ciclista, de ações educativas focadas em segurança, da implantação de para ciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras.
- . Criar mais ciclovias e melhorar a qualidade e segurança das existentes, com vistas a estimular o uso da bicicleta pelos munícipes.



Vida no trânsito: priorizar as iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito. O projeto Vida no trânsito compreende o desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores. Além disso, inclui a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito.

Corta caminho: promover estudos para verificar a viabilidade de priorizar a implantação de infraestruturas viárias voltadas para o transporte coletivo. O projeto Corta caminho compreende a implantação de projetos relacionados ao sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, priorizando a implantação de vias transversais, contendo: circulação viária; sinalização viária; projeto paisagístico; revitalização da infraestrutura do sistema viário; pavimentação; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

10 – POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO SISTEMA VIÁRIO E SEGURANÇA

III. Motocicleta: propor que os estacionamentos rotativos de motocicletas. Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo.

forma de fomentar os objetivos de melhoria de produtividade, gestão, e preço deste tipo de transporte.

. Incentivar empresas de aplicativo a se instalarem no Município de Itabaiana como uso do transporte coletivo é maior, o uso do taxi é mais intenso.

. estimular seu uso de forma complementar, uma vez que o uso do taxi e mototaxi está diretamente relacionado ao uso do transporte coletivo, uma vez que cidades em que o . criar praça integrada com os municípios vizinhos;

do serviço e reduzir seu preço.

II. Táci, Mototáci e Aplicativo: Incentivar o uso de sistemas de comunicação e automação de chamadas via web ou aplicativo de forma a melhorar a produtividade congestionamento).

I. Automóvel: implantar medidas de restrição ao uso do automóvel, especialmente na Area Central, que poderáo, no futuro, incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral, redução do número de vagas de estacionamento disponíveis, rodízio de placas e taxa de uso da do sistema viário (taxa de

9 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO



O Projeto Logitabaiana, ou outro que o substitua, compreende a definição da operação e do disciplinamento 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 espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano. Compreende a avaliação da eficácia da regulamentação propondo alterações quando necessário e medidas de racionalização do sistema de distribuição prevendo, inclusive, melhorias tecnológicas e ampliação do sistema viário e distribuição. Deverá prever a inclusão dos espaços utilizados pelas Feiras Públicas Municipais a fim de organizar o espaço e otimizar seu uso.

Logística: criação do plano para promover a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade.

12 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À LOGÍSTICA

URBANA

A política de estacionamento visa contribuir para a racionalização da matriz de transporte e definir áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano.

Integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal. Engloba também a definição de política de estacionamento região da cidade. Estimular a criação de estacionamentos privados nesta área central, implementando estacionamento rotativo na Área Central e, se necessário, sobretaxando os usuários que utilizam dos estacionamentos públicos por tempo superior ao permitido. Criar sistema para controle do número de vagas na área central, criando sistema para controle do número de vagas na região da cidade.

Integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal. Criar mecanismos de mobilidade na área das Feiras de Itabaiana, visando melhorar o transporte de pessoas e mercadorias.

Política de preço: definir políticas de preço para cada modal no sentido de priorizar a utilização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados e desestimular o uso do automóvel, especialmente na Área Central da cidade, onde se registram níveis mais elevados de congestionamento.

11 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À POLÍTICA DE PREÇO E DE ESTACIONAMENTO

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA



1. No curto prazo: dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle implantação de estações dissuasórias; controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada; priorização da aplicação de recursos, na execução dos programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Itabiana; implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo existentes - ou das que vierem a ser instaladas - que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutura de transporte público coletivo;

14 – POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS A ASPECTOS INSTITUCIONAIS E DE GESTÃO

Instrumentos de gestão: Para viabilizar as estratégias e diretrizes da política de mobilidade urbana, os instrumentos de gestão possíveis de serem adotados, dentre outros, são os seguintes:

Todo o sistema de transporte coletivo deverá ser concebido de maneira a garantir consistência nas operações de transferência entre os modos segundo os aspectos físicos, operacionais e tarifários, proporcionando conforto e acessibilidade aos usuários, ampliando a integração do transporte coletivo no Município.

Seguros para o caminharmento de pedestres.

b- implantação de estações próximos as Área Central, assim como de bicicletários em todas as estações do sistema de alta capacidade; e acessos amplos e alimentador e os modos não motorizados;

usuários e que estimule a integração entre o modos de alta capacidade, o sistema como de esquema operacional que reduza o tempo total de deslocamento dos usuários e permita o equilíbrio financeiro do sistema municipal, assim a política tarifária que permita o equilíbrio financeiro do sistema municipal, assim A política de integração contempla:

13 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À INTEGRAÇÃO

ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABIANA



Os indicadores de desempenho serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade e serão utilizados nas avaliações periódicas do Plano Mobilidade.

O monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Itabaiana, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, é de responsabilidade do “Observatório da Mobilidade Urbana de Itabaiana”. Esse monitoramento será acompanhado pelo Fundo de Mobilidade Urbana, tendo como base indicadores de desempenho.

15 - MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITABAIANA

a) restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

b) aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

c) definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas.

II. No médio e longo prazo:

a) restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

b) aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

c) definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas.

(e) estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

identificação de vias exclusivas de pedestres;

e) privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a de um mapa de classificação de calçada, de modo a priorizar as interações públicas em logradouros públicos, que instituiu o Código de Posturas do Município; definição de fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios coletivos;

municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público descentralizada e descentralização urbanas, constante da legislação urbanística transportes coletivos, transportes não motorizados que contribuem para a melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes não motorizados, que devem ser estimulados;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de



**ANEXO II - PLANO DE AÇÕES EM MOBILIDADE URBANA
PAMU/ITA**

**ESTADO DE SERGIPE
MUNICÍPIO DE ITABAIANA**



**PLANO DE AÇÕES EM MOBILIDADE URBANA
PAMU/ITA**

**ITABAIANA/SE
MARÇO DE 2023**



Prefeitura Municipal de Itabaiana

Prefeito Adailton Resende Sousa

Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT

Superintendente Diego Cardoso de Oliveira

Secretaria de Obras, Urbanismo, Infraestrutura e dos Serviços Públicos - SEOSP

Secretária Deilza de Assis Santos

Equipe de elaboração

SMTT: Anderson de Jesus Lima – Engenheiro Civil

Janisson dos Santos – Coordenador de Educação e Comunicação no Trânsito

SEOSP: Sergio Brito de Santana – Coordenador de Núcleo

SUMÁRIO

1.	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	1
2.	OBJETIVOS	3
3.	METAS.....	3
4.	PROGRAMAS	3
4.1.	PROGRAMA DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	3
4.1.1.	Consolidação do Sistema Viário.....	3
4.1.2.	Abertura, Ampliação e Modificações de Vias.....	4
4.1.3.	Organização e Ampliação das Vagas de Estacionamento	11
4.2.	PROGRAMA DE MELHORIAS PARA PEDESTRES	12
4.2.1.	Projeto “A calçada não é minha, é de todos”.....	12
4.2.2.	Construção de Passarelas ou Travessia Elevadas	12
4.2.3.	Projetos de “Ruas Compartilhadas”.....	13
4.2.4.	Consolidação da Acessibilidade em Edificações.....	14
4.3.	PROGRAMA DE INCENTIVO E PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES NÃO MOTORIZADOS	14
4.3.1.	Expansão do Sistema Cicloviário	14
4.3.2.	Projeto “Respeite Nosso Espaço”.....	15
4.3.3.	Projeto “Bike Social”.....	16
4.4.	PROGRAMA DE MELHORIA PARA TRANSPORTE DE CARGAS	16
4.4.1.	Regulamentação e Fiscalização das Operações de Carga e Descarga	16
4.5.	PROGRAMA DE MELHORIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES.....	17
4.5.1.	Projeto de Implementação do Transporte Público Municipal	17
4.5.2.	Construção de Pontos de Espera de Transportes Coletivos.....	17
4.5.3.	Projeto de Revisão e Capacitação dos Permissionários dos Serviços de Táxi e Mototáxi	19
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	19

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Minirrotatória Posto Bel.....	4
Figura 2: Minirrotatória Colégio "O Saber"	5
Figura 3: Sinalização semafórica - Av. Manuel Francisco Teles x Rua Monsenhor Eraldo Barbosa/Rua Júlio Rezende.....	5
Figura 4: Sinalização semafórica - Av. Nivalda Lima Figueiredo x Rua Manuel Domingos Pereira.....	6
Figura 5: Sinalização semafórica - Rua Percílio Andrade x Rua Capitão José Ferreira.....	6
Figura 6: Sinalização semafórica - Av. Prefeito Jason Correia x Av. Walter Franco	7
Figura 7: Binário Rua Percílio Andrade - Rua B. de Almeida Pinheiro.....	8
Figura 8: Binário Rua Esperidião Noronha - Rua Capitão José Ferreira.....	8
Figura 9: Binário Praça João Pessoa - Rua Sete de Setembro.....	9
Figura 10: Anel Viário.....	10
Figura 11: Projeto de acesso ao bairro Queimadas.....	11
Figura 12: Travessia elevada, canteiro central da BR 235 na entrada da cidade.....	12
Figura 13: Proposta de ruas compartilhadas - R. São Paulo e R. Benjamin Constant.	13
Figura 14: Proposta de rua compartilhada - Tv. Arthur Barbosa Gois.....	14
Figura 15: Sistema cicloviário atual e proposta de expansão.	15
Figura 16: Mapa com a distribuição dos pontos de espera de transportes coletivos.	18

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O município de Itabaiana localiza-se região agreste do estado de Sergipe, sendo uma de suas principais cidades. Desde a promulgação da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a população da cidade cresceu mais de 17% em dez anos. Sendo estimado, pelo IBGE, que a população passou dos 100 mil habitantes em 2022.

Junto com o aumento populacional presenciou-se a expansão urbana, desencadeada pela abertura de novos loteamentos e conjuntos habitacionais e o aumento da frota de veículos. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, o Município de Itabaiana possuía, em dezembro de 2022, 69.160 veículos, sendo 24,17% automóveis, 28,8% caminhões e semelhantes e 47,47% motocicletas e congêneres.

O aumento da frota de veículos é um processo natural dado que, com a expansão urbana, a distância a ser percorrida pela população para trabalhar, estudar etc. acaba aumentando, o que provoca a necessidade de utilização de meios de transportes. Contudo, quando o planejamento urbano não é feito de forma adequada o sistema viário pode não absorver adequadamente o aumento da frota e do tráfego, implicando em problemas de mobilidade urbana.

Especificamente para o Município de Itabaiana, os problemas de mobilidade urbana são resultado de processos históricos e de ausência de planejamento adequado, e se manifestam sob as mais diversas formas. De modo geral, os principais são os relacionados ao tráfego de pedestres, acessibilidade, disponibilidade de vagas de estacionamento, operações de carga e descarga, transportes não motorizados, transportes coletivos e fluidez no trânsito.

Com relação ao tráfego de pedestres, os principais entraves encontram-se na insuficiente sinalização de faixa de pedestres e, principalmente, em calçadas com características hostis aos transeuntes. É sabido que toda calçada deve destinar uma área, denominada passeio, para possibilitar que os cidadãos possam ir e vir com liberdade, autonomia e segurança. Contudo, o que se verifica são calçadas com dimensões insuficientes; com degraus, desníveis e descontinuidade; obstruídas principalmente por veículos e instrumentos de publicidade; e com pavimento deteriorado.

Além da falta de acessibilidade em passeios e calçadas, se constata que diversas instituições, públicas e privadas, carecem de dispositivos de acessibilidades adequados, sendo os principais: rampas, elevadores e piso tátil.

No que se refere à disponibilidade de vagas de estacionamento e operações de carga e descarga, apesar dos esforços já empenhados, verifica-se haver insuficiente regulamentação e destinação de áreas para tais atividades. Como resultado, têm-se a parada de veículos de forma desordenada nas vias o que atrapalha a fluidez do trânsito.

Relativo aos transportes não motorizados, sua utilização ainda é tímida. A utilização de bicicletas é a atividade mais notável desse gênero, contudo, ainda encontra óbice nas infraestruturas das vias e na falta de conscientização dos motoristas quanto ao respeito aos ciclistas. Ademais, atualmente, pouquíssimas vias contam com infraestrutura para transportes não motorizados, tal fato atua como fator limitante ao uso desses veículos, tendo em vista que se torna perigoso a disputa por espaços da malha urbana com veículos motorizados.

Por fim, se constata que a população desprovida de veículos de transportes utiliza os serviços de táxi e mototáxi para se deslocarem. Notadamente, o serviço de mototáxi é o mais utilizado na região urbana, representado por mais de 400 permissionários. Já na zona rural, o serviço de táxi é predominante, sendo que, em alguns casos, o serviço de transporte intermunicipal é utilizado como transporte coletivo pela população. Esse contexto cultural e a ausência de estudos técnicos mais robustos justificaram a inexistência de um sistema de transporte coletivo na cidade até o presente momento.

Diante de todo o exposto, ações planejadas e coordenadas de mobilidade urbana são de suma importância para a resolução, antecipação e mitigação de problemas de mobilidade enfrentados pela população. Assim, este trabalho propõe ações e/ou projetos que atuam diretamente na mobilidade urbana de modo a adequar a cidade às demandas da contemporaneidade.

2. OBJETIVOS

- Melhorar a trafegabilidade das vias;
- Aumentar a segurança no trânsito para pedestres e veículos não motorizados;
- Promover melhorias no transporte de passageiros e cargas.

3. METAS

- Regulamentar estacionamentos e áreas de carga e descarga
- Recuperar as condições do pavimento e sinalização viária;
- Expandir a sinalização viárias para áreas que não disponha das mesmas;
- Atualizar a legislação municipal quanto as características das calçadas, passeios e condições de acessibilidade das vias e empreendimentos;
- Expandir as linhas do sistema cicloviário;
- Qualificar permissionários dos serviços de táxi e mototáxi;
- Realizar estudo de viabilidade de implantação de transportes coletivo municipal.

4. PROGRAMAS

4.1. PROGRAMA DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

O programa de melhoria e ampliação do sistema viário consiste de projetos/ações voltados às condições do sistema viário, bem como à otimização das vias para que se amplifiquem as condições mobilidade e segurança no trânsito.

4.1.1. Consolidação do Sistema Viário

Consiste no levantamento georreferenciado das vias existentes na cidade, concomitante ao levantamento sugere-se que seja realizado relatório com informação das vias como: tipo de pavimento, condições do pavimento, elementos de sinalização viária e suas condições.

Com base no mapa de levantamento das vias poderão ser elaborados estudos para hierarquização das vias (em vias expressas, arteriais, coletoras e locais) bem como um programa de manutenção e revitalização do pavimento e sinalização viária, priorizando áreas onde o tráfego de veículos é maior.

4.1.2. Abertura, Ampliação e Modificações de Vias

a) Legislação sobre construção de condomínios, loteamentos e polos geradores de tráfego

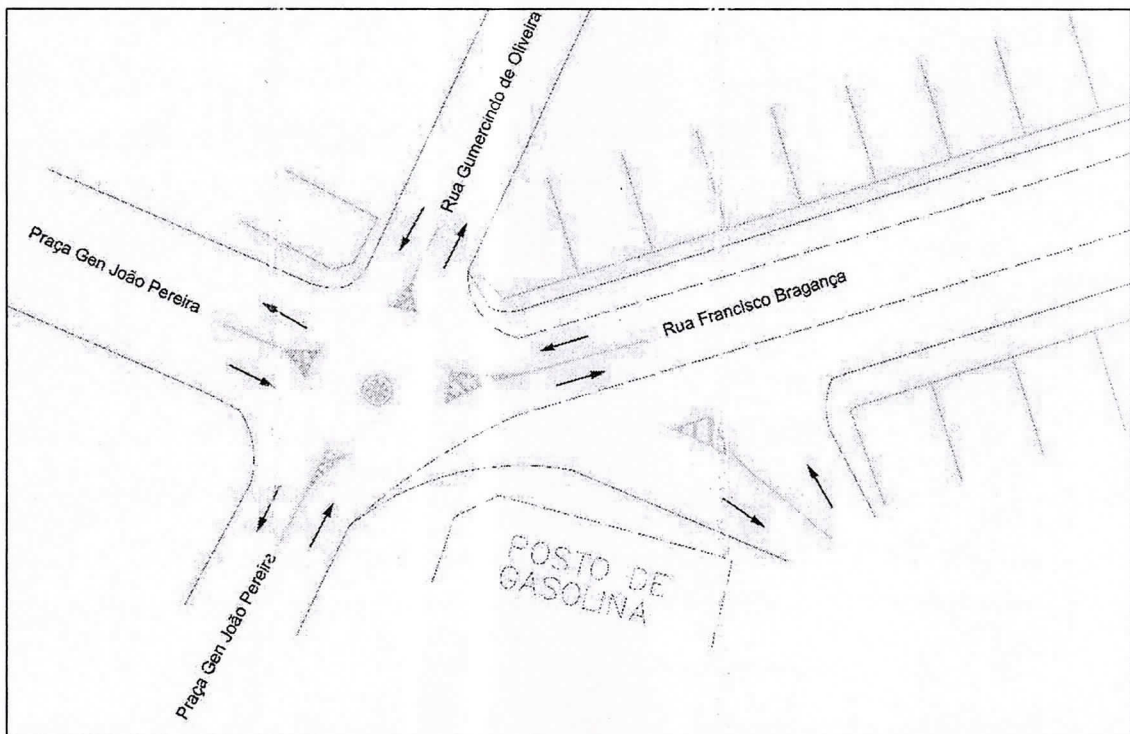
As legislações que regem a autorização de aberturas de vias para empreendimentos como loteamentos e condomínio poderão exigir que:

- A licenças, alvarás e autorizações para esse tipo de empreendimento passem por análise prévia da SMTT;
- Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV cujo uma das temáticas deve analisar o impacto da presença do empreendimento no trânsito, principalmente no que diz respeito às rotas de acesso, sua capacidade e volume de tráfego atual e volume de tráfego esperado.

b) Construção de Rotatórias ou Minirrotatórias

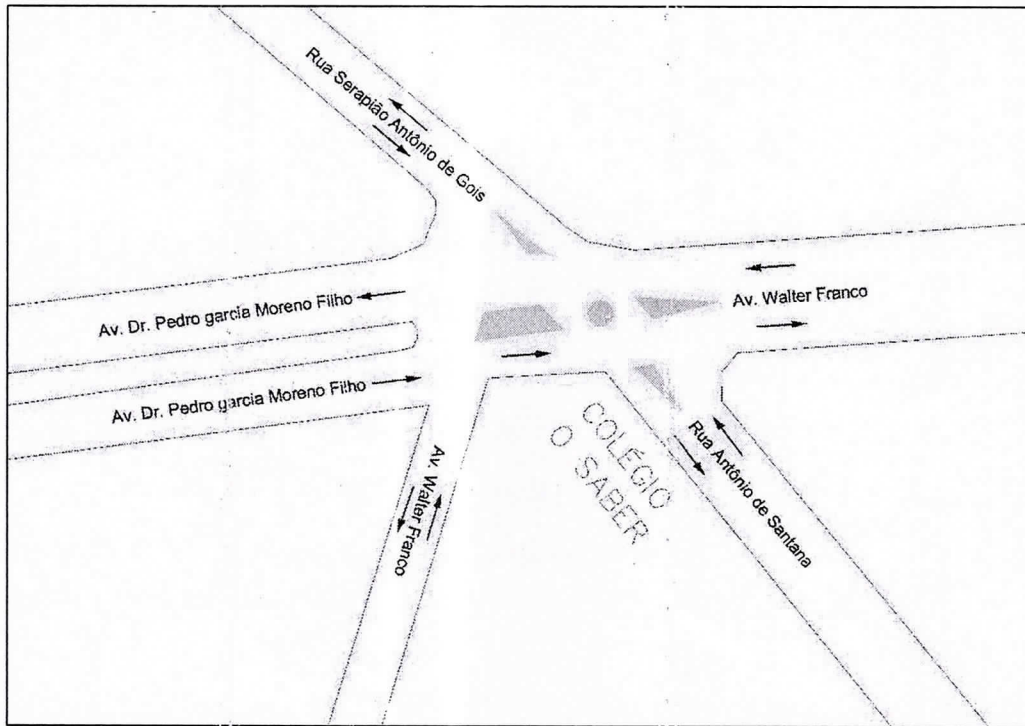
Deverá ser avaliada a construção de minirrotatória no cruzamento compreendido pelas ruas Francisco Bragança, Gumercindo de Oliveira e Praça General João Pereira, a fim de organizar os diversos movimentos de fluxo existente, conforme Figura 1.

Figura 1: Minirrotatória Posto Bel



Além disso, sugere-se estudar a viabilidade de implementação de uma minirrotatória no cruzamento das vias: Av. Walter Franco, Av. Dr. Pedro Garcia Moreno Filho, Rua Serapião Antônio de Gois e Rua Antônio de Santana, como apresentado na Figura 2.

Figura 2: Minirrotatória Colégio "O Saber".



c) Ampliação da sinalização semafórica

Deverá ser avaliada a implantação de sinalização semafórica nos cruzamentos indicados nas figuras abaixo:

Figura 3: Sinalização semafórica - Av. Manuel Francisco Teles x Rua Monsenhor Eraldo Barbosa/Rua Júlio Rezende.

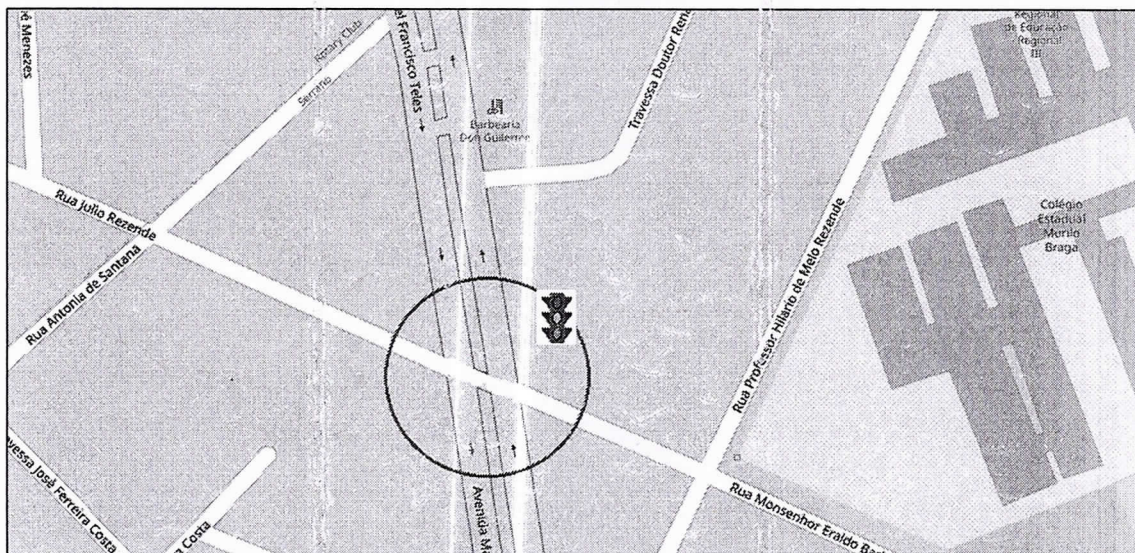


Figura 4: Sinalização semafórica - Av. Nivalda Lima Figueiredo x Rua Manuel Domingos Pereira

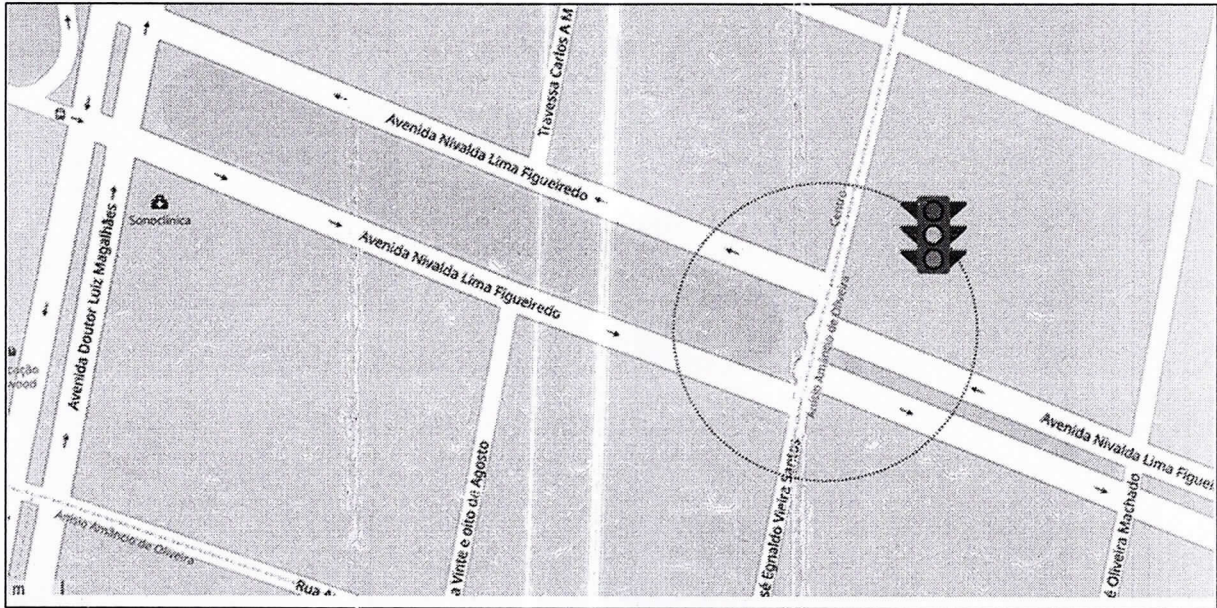
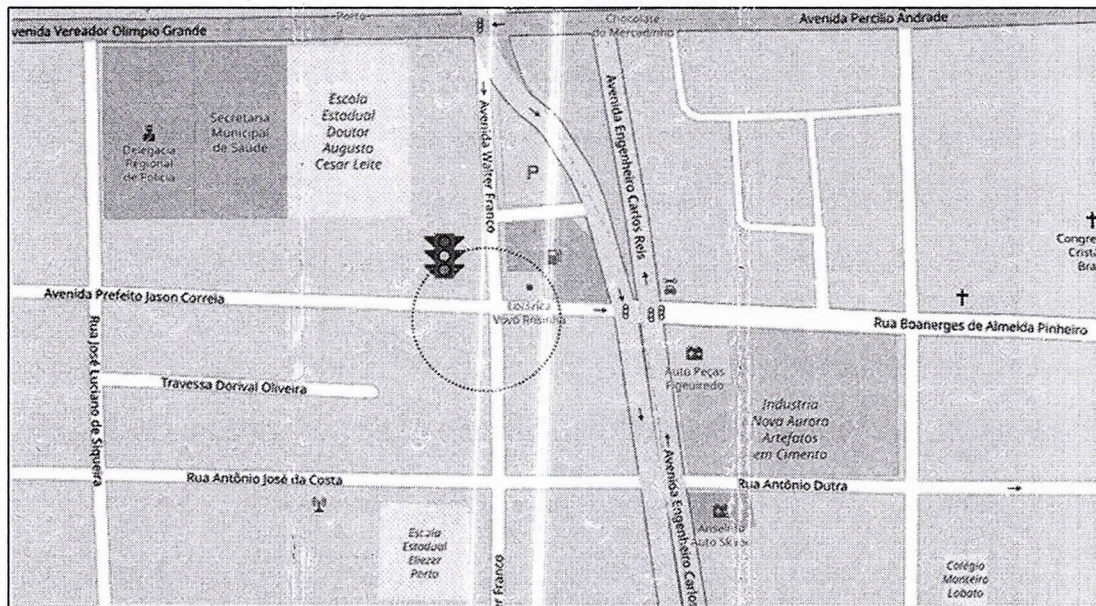


Figura 5: Sinalização semafórica - Rua Percílio Andrade x Rua Capitão José Ferreira



Figura 6: Sinalização semafórica - Av. Prefeito Jason Correia x Av. Walter Franco



d) Reprogramação semafórica

Atualmente, o município conta com 12 cruzamentos munidos de sinalização semafórica, desses, oito são do tipo inteligente.

Contudo, tanto para semáforos inteligentes quanto para os tradicionais, verifica-se a necessidade de que seja realizado estudo de tráfego para que os tempos dos ciclos semafóricos sejam estabelecidos com base na dinâmica real do tráfego. Tal estudo permitirá mais fluidez no trânsito e, em alguns casos, poderá subsidiar o estabelecimento de “ondas verdes”.

A “onda verde” consiste na reprogramação dos tempos de semáforos, com base na distância entre semáforos de velocidade de tráfego, de modo que ao se aproximar do semáforo os veículos o encontre com sinal verde, ou seja, aberto ao tráfego. O mesmo deve ocorrer no semáforo seguinte e assim sucessivamente.

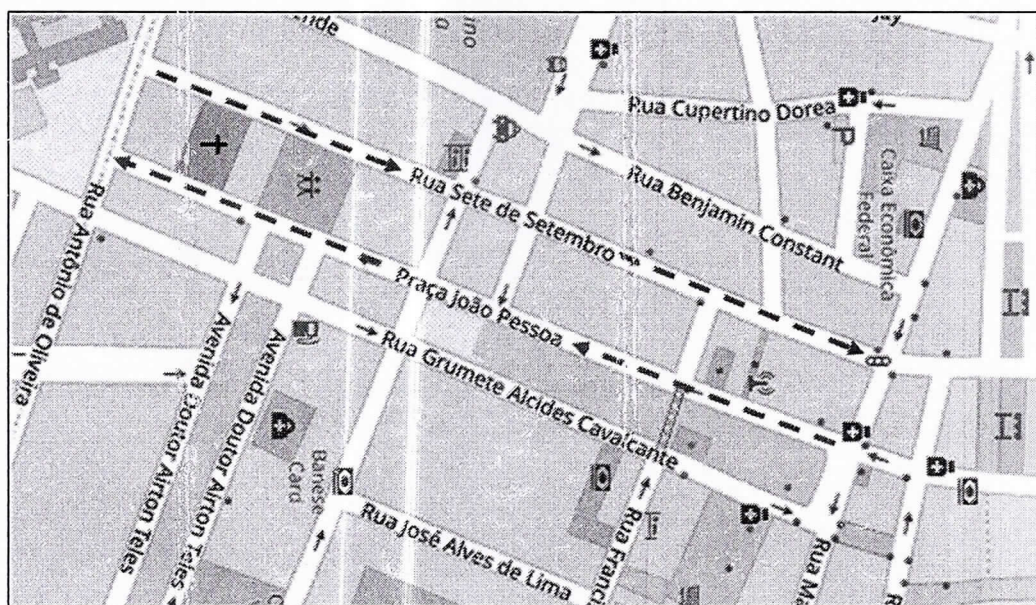
Assim, sugere-se o avaliar o estabelecimento de ondas verdes na Av. Eng. Carlos Reis, Av. Manuel Francisco Teles, Av. Ivo de Carvalho e Av. Dr. Luiz Magalhães, todos no sentido de saída da cidade.

e) Estabelecimento de Binários

Para efeito de melhoria da mobilidade urbana deverá ser avaliado o estabelecimento de vias binárias. Como ponto de partida pode-se analisar a viabilidade de estabelecer os binários das vias abaixo assinaladas.

- Binário Praça João Pessoa – Rua Sete de Setembro: nessa situação a Rua Sete de Setembro passará a ter de sentido único (mão única), sendo o fluxo de veículos no sentido Sul-Norte, partindo da Rua Antônio Oliveira (Colégio Murilo Braga) até a Rua São Paulo. O binário deverá ser composto pelo lado Oeste da Praça João Pessoa, o qual já possui sentido único, orientação Norte-Sul, a partir Rua São Paulo até a Rua Antônio de Oliveira, conforme Figura 9.

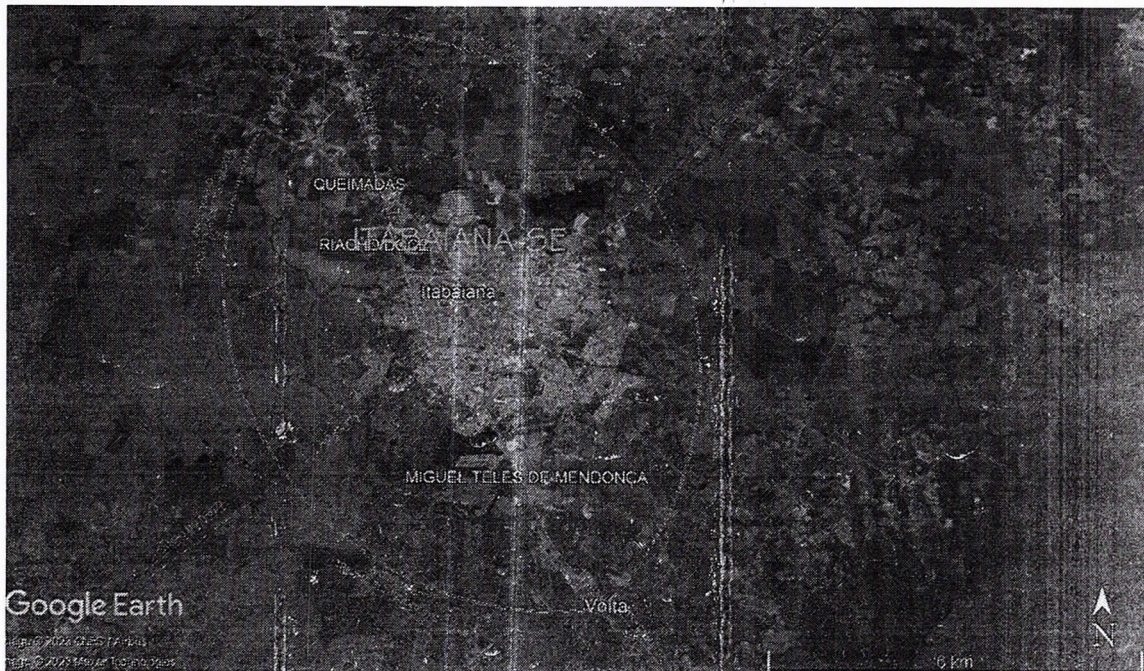
Figura 9: Binário Praça João Pessoa - Rua Sete de Setembro.



f) Construção de Anel Viário

Sugere-se que o município proponha ao Governo Federal e ao Governo Estadual a implantação de anel viário (avenida contorno) interligando a rodovia federal BR- 235 e a rodovia estadual RD SE- 170, conforme Figura 10. Esse anel viário permitirá desafogar o trânsito no centro da cidade, dando novas opções de circulação.

Figura 10: Anel Viário.



g) Promoção da continuidade de vias

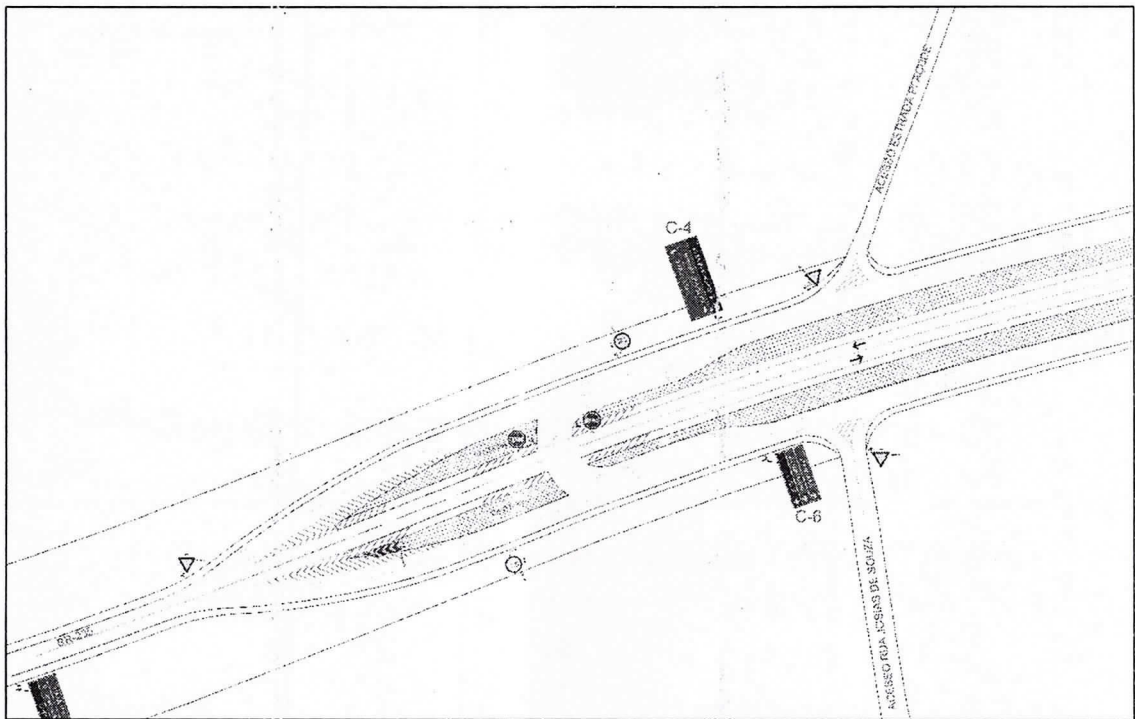
A promoção de continuidade de vias contribui para fluidez no trânsito, pois elimina gargalos, aumenta rotas de tráfego e reduz as distância e tempos de percurso. Sob essa ótica, sugere-se as seguintes intervenções:

- Interligação da Rua Francisco Oliveira
- Interligação da Rua Xisto Alves dos Santos
- Interligação da Rua São Domingos
- Interligação da Rua Josias da Silva Nunes
- Ponte que liga o Povoado Cajaíba ao Povoado Ribeira
- Ponte que liga o Povoado Agrovila ao Povoado Zanguê
- Avenida interligando o Loteamento Chiara Lubich ao Shopping Peixoto (BR-235)
- Pavimentação asfáltica ligando Itabaiana-sede/Pov. Pé do veado/ Rd SE 170.

h) Construção do acesso ao Bairro Queimadas na BR 235

Considerando a expressiva população do Bairro Queimadas, torna-se necessário promover a segurança e mobilidade de seus moradores, principalmente no tráfego em direção à sede do município. Assim, recomenda-se que se viabilize a construção do acesso ao Bairro Queimadas, na BR-235, nos moldes apresentados no projeto da Figura 11.

Figura 11: Projeto de acesso ao bairro Queimadas.



4.1.3. Organização e Ampliação das Vagas de Estacionamento

Considerando a problemática atual de falta de locais para estacionar veículos, principalmente na região central da cidade, recomenda-se avaliar a viabilidade das seguintes medidas:

- Demarcações de vagas de estacionamento: a delimitação física de vagas de estacionamento ajuda a otimizar os espaços disponíveis, de modo a organizar as vagas orientando-as para o melhor aproveitamento dos espaços urbanos;
- Promover incentivos aos empreendimentos de serviço de estacionamento particular em áreas estratégicas a partir de ações como: desconto no IPTU, redução da taxa de renovação de alvará, redução do ISS etc;
- Exigir que novos empreendimentos seja construído com estacionamento próprios, cujo número de vagas disponibilizadas seja o dobro de vagas que caberia no espaço da testada da edificação;
- Avaliar a viabilidade da implementação de estacionamento rotativos pagos (Zona Azul) em áreas do centro comercial da cidade.

4.2. PROGRAMA DE MELHORIAS PARA PEDESTRES

O Programa de Melhoria para Pedestres visa à adequação do sistema viário de modo a propiciar que os pedestres possam se locomover com segurança e acessibilidade.

4.2.1. Projeto “A calçada não é minha, é de todos”

Entende-se como passeio público a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins.

Sugere-se que o município revise o plano diretor, lei de uso e ocupação do solo, código de obras e posturas, além de outras legislações pertinentes, afim de que as problemáticas de passeios sejam solucionadas.

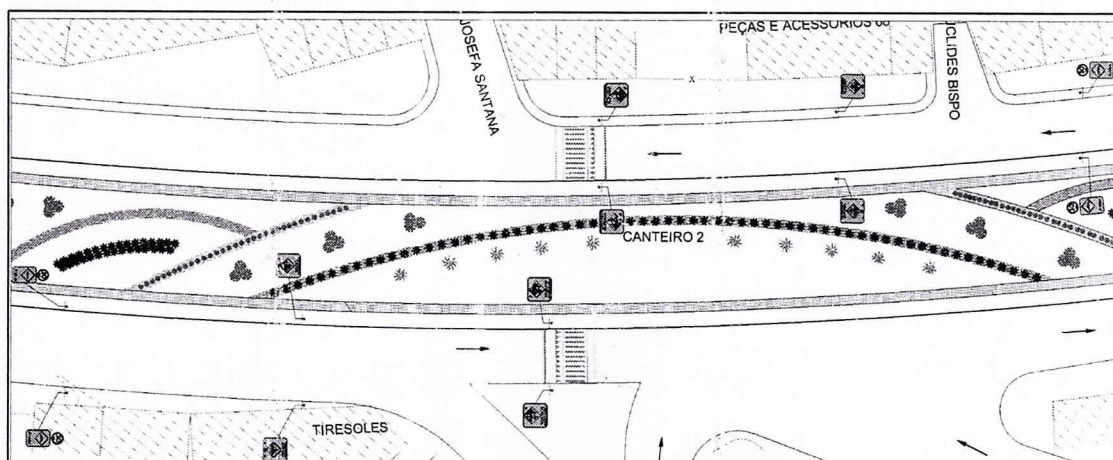
Aliado a isso, sugere-se que se realize campanhas educativas e de conscientização quanto a utilização dos passeios públicos, principalmente por lojistas.

4.2.2. Construção de Passarelas ou Travessia Elevadas

Considerando que a ocupação urbana às margens da BR-235 vem se intensificado é imperativo a necessidade de promover condições de segurança para travessia da rodovia por pedestres.

Desse modo, sugere-se que seja avaliada a construção de travessia elevada, no Km 50,67 da BR-235, no trecho do pórtico da entrada da cidade, devidamente sinalizada, conforme Figura 12.

Figura 12: Travessia elevada, canteiro central da BR 235 na entrada da cidade.



Além disso, recomenda-se que seja avaliada, junto ao DNIT, a viabilidade de implantação de passarela elevada no povoado Rio das Pedras, na altura do Km 42,69.

4.2.3. Projetos de “Ruas Compartilhadas”

Trata-se de ruas projetadas para segurança e conforto do pedestre, onde carros, motos e bicicletas podem transitar em baixa velocidade. O objetivo é estabelecer o tráfego calmo ao longo de toda a via.

Algumas vias do município podem ser objetos de análise de viabilidade de criação de ruas compartilhadas. A exemplo dos trechos das Ruas São Paulo e Benjamin Constant apresentados na Figura 14.

Figura 13, e da Travessa Arthur Barbosa Gois, conforme Figura 14.

Figura 13: Proposta de ruas compartilhadas - R. São Paulo e R. Benjamin Constant.

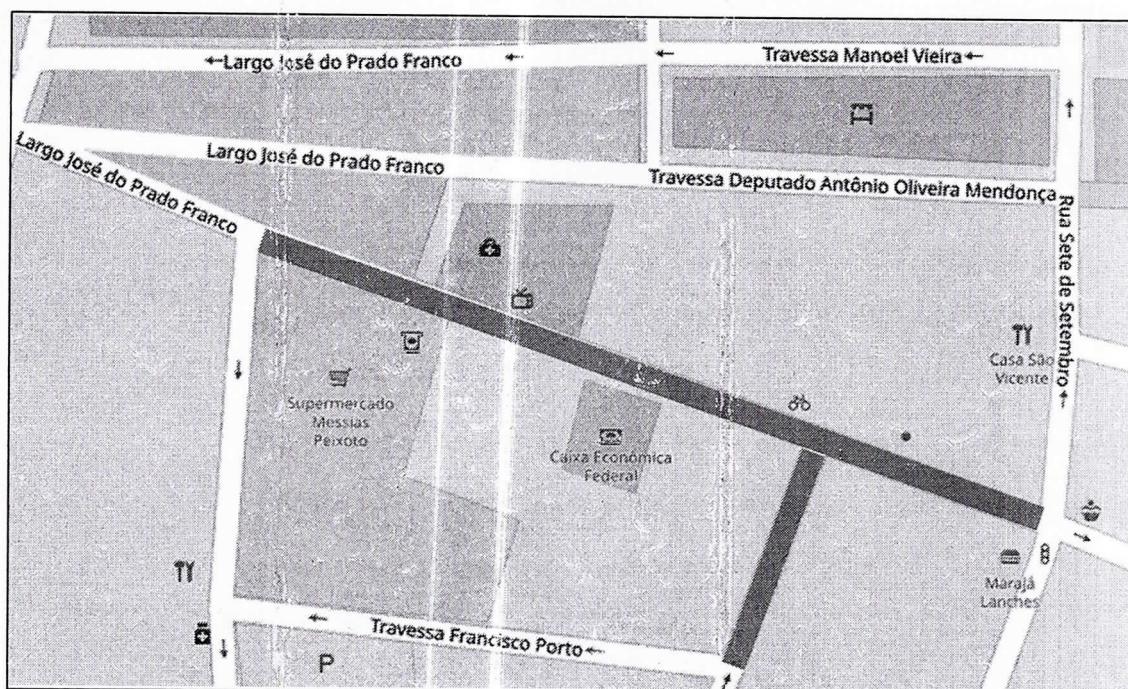
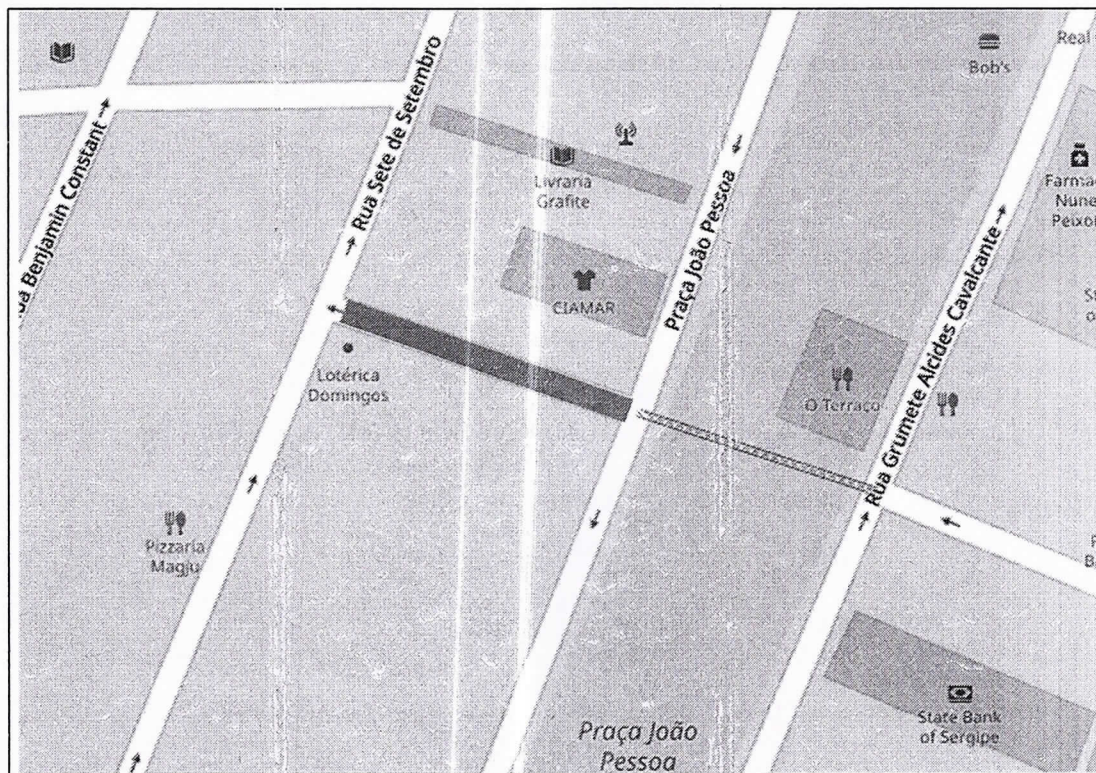


Figura 14: Proposta de rua compartilhada - Tv. Arthur Barbosa Gois.



4.2.4. Consolidação da Acessibilidade em Edificações

Sugere-se que o município crie mecanismos para que instituições pública, comerciais, industriais e institucionais, promovam condições de acessibilidade e segurança ao pedestre, tanto para empreendimentos futuros como para os existentes.

4.3. PROGRAMA DE INCENTIVO E PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES NÃO MOTORIZADOS

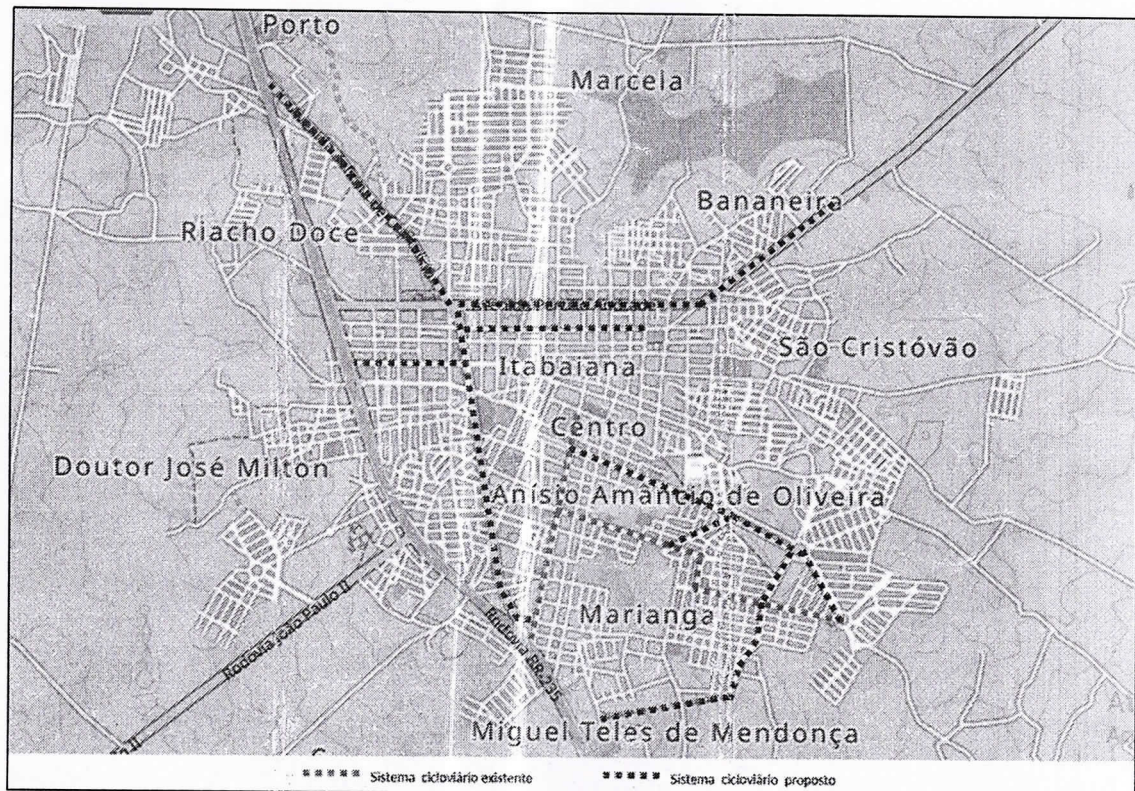
4.3.1. Expansão do Sistema Cicloviário

Atualmente, o município conta com aproximadamente 3,6 Km de ciclofaixa distribuídas, basicamente, na Av. Dr Luiz Magalhães e Avenidas do Loteamento Chiara Lubich, como demonstra o mapa da Figura 15, sob a forma de linhas tracejadas na cor azul.

Diante disso, recomenda-se verificar a viabilidade de expansão do sistema cicloviário com ciclofaixas e/ou ciclovias a partir da delimitação das mesmas em importantes vias como: Av. Zefinha de Capitulino, Rua Francisco Bragança, Rua Percílio Andrade, Rua Boanerges de Almeida Pinheiro, Av. Otoniel Dórea, Av. Sílvio Teixeira, Av. Manuel Antônio dos Santos, Av. Manuel Antônio dos Santos, Av. Manuel Francisco Teles, Av. Eng. Carlos Reis, dentre

outras, como demonstrado no mapa da Figura 15, representadas por linhas tracejadas na cor vermelha. Com essas intervenções, o sistema cicloviário passará a contar com a adição de aproximadamente 12,8 Km de vias.

Figura 15: Sistema cicloviário atual e proposta de expansão.



4.3.2. Projeto “Respeite Nosso Espaço”

O respeito deve ser a principal palavra - e ato - quando se trata de trânsito, principalmente quando se trata de ciclistas, dado sua fragilidade em casos de acidentes. No Brasil, existem mais de 70 milhões de ciclistas, e a famosa “bike” deve ganhar cada vez mais adeptos devido à economia de combustível e a qualidade de vida que propicia.

Contudo, na disputa por espaços nas vias, os ciclistas precisam redobrar sua atenção, dado a impudência com que alguns condutores de veículos se aproximam dos ciclistas, acarretando em risco de quedas e colisão direta.

Em virtude da grande urbanização correspondente ao processo de transformação dos espaços rurais em espaços urbanos, com o crescimento da cidade e das práticas das atividades institucionais e produtivas concomitante ao aumento uso de bicicletas como meio de transporte, há necessidade de atuar na educação dos motoristas quanto ao respeito aos ciclistas.

Dessa forma, o Departamento de Educação para o Trânsito, pertencente à Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) e Secretária Municipal de Educação (SEDUC), deverá seguir com o trabalho educativo, atingindo diferentes públicos da cidade. Assim, deverá realizar ações de conscientização, atuando na instalação de placas com informes educativos de respeito ao ciclista, visando a conscientização dos condutores sobre o distanciamento mínimo e o respeito a quem pedala, bem como a realização de blitz educativas.

4.3.3. Projeto “Bike Social”

A bicicleta é um dos meios de transportes mais democráticos e sustentável. Dada sua versatilidade, rapidez e economia se incentiva que a população passe a utilizar tal equipamento em prol de melhoria da qualidade de vida e da mobilidade urbana. Contudo, algumas parcelas da população não dispõem de recursos suficientes para sua compra, normalmente, sendo o custo envolvido na aquisição do equipamento o principal entrave para pessoas com menor renda.

Como forma de democratizar o acesso da população a esses equipamentos, a municipalidade poderá desenvolver projetos para disponibilização de “bikes” para comunidades mais carentes, a partir de parceria com associações, comunidades, sociedade civil e demais instituição, com objetivo de adquirir bicicletas em bom estado de conservação, por meio de compra ou doação. Criando pontos de coleta para doação ou realizando busca ativa voluntária em condomínios e casas da região.

Além disso, o município pode adquirir equipamentos novos e doá-los a estudantes da rede pública municipal e estadual. Exigindo-se para tanto desempenho escolar satisfatório e cadastro prévio na Secretaria de Ação Social.

Dessa forma, pode-se ampliar o uso de bicicletas pela população e assim promover mais sustentabilidade e qualidade de vida, além de reduzir a pressão do sistema viário, melhorando a trafegabilidade e a mobilidade urbana.

4.4. PROGRAMA DE MELHORIA PARA TRANSPORTE DE CARGAS

4.4.1. Regulamentação e Fiscalização das Operações de Carga e Descarga

Considerando a pujante atividade econômica de ordem comercial do município, torna necessário ordenamento, regulamentação e fiscalização das operações de carga e descarga para que não seja reduzida a mobilidade das vias.

Considerando o exposto sugere-se algumas ações:

- Regulamentação das operações de carga e descarga para abastecimento hortifrutigranjeiro na região dos mercados da cidade, de maneira que seja estabelecido áreas e horários específicos para essas operações, devendo haver regulamentação legislativa e sinalização viária adequada;
- Determinar que alguns empreendimentos realizem as operações de carga e descarga em período noturno;
- Estabelecer que novos empreendimentos de grande porte possuam áreas próprias para operações de carga e descarga;
- Incentivar a implantação de áreas de transbordo de carga para empreendimentos de significativo volume de vendas, a fim de que só adentrem à região central da cidade veículos de portes menores.

4.5. PROGRAMA DE MELHORIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES

4.5.1. Projeto de Implementação do Transporte Público Municipal

É recomendado que seja feito estudo de viabilidade técnica, econômica, operacional e social da implantação de serviço municipal de transporte coletivo. O estudo deve contemplar, dentre outras coisas: localização dos terminais e pontos de espera de ônibus; as linhas e suas vias de circulação; tamanho da frota, horários e tempos de percursos; valor estimado da tarifa; projeções de custos; cronograma de investimentos; e aceitabilidade pela população.

4.5.2. Construção de Pontos de Espera de Transportes Coletivos

Considerando a implementação do sistema de transporte coletivo será necessário a expansão das estruturas de pontos de espera. Atualmente, existem três pontos de espera regulamentados, sendo dois na Av. Dr. Luiz Magalhães e um na Praça General João Pereira.

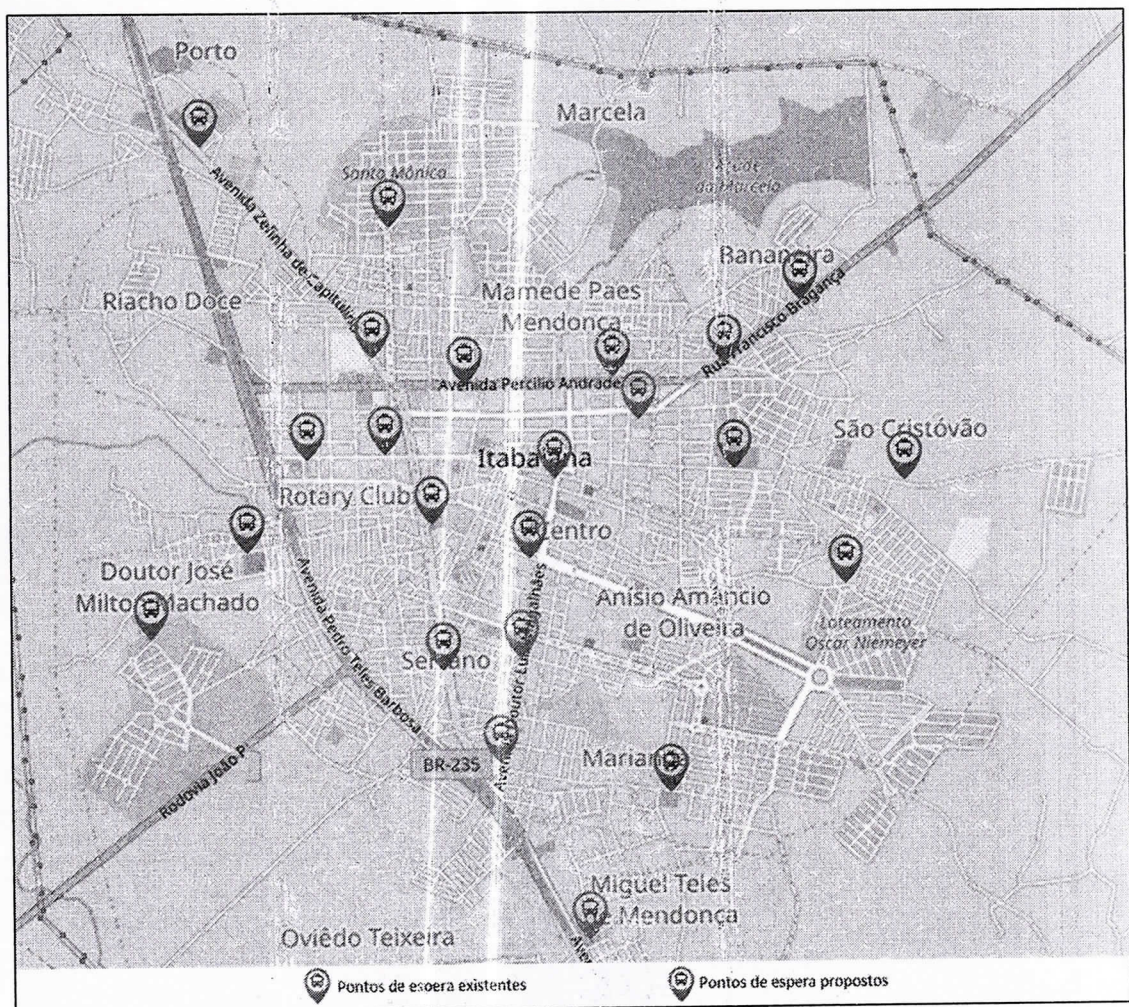
Dessa forma, sugere-se o aumento do número de pontos de espera conforme layout apresentado na Figura 16. Sendo que, de forma descritiva, a implementação dos pontos de espera poderá ser regida da seguinte forma:

- 02 pontos na Av. Dr Luiz Magalhães;
- 02 pontos na Rua Francisco Bragança;
- 02 pontos na Rua Percílio Andrade;

PLANO DE AÇÕES EM MOBILIDADE URBANA (PAMU-ITA)

- 02 pontos na Av. Zefinha de Capitulino;
- 01 ponto na principal Rótula do Loteamento Santa Mônica I;
- 02 pontos na Av. Manuel Antônio dos Santos;
- 02 pontos na Av. Manuel Francisco Teles;
- 02 pontos no Bairro José Milton Machado, sendo um nas proximidades o Cemitério e outro próximo ao Centro de Iniciação aos Esportes;
- 01 ponto no Bairro Marianga próximo à Justiça Federal;
- 01 ponto no Loteamento Oscar Niemeyer nas proximidades da Rótula onde fica a caixa d'água da DESO;
- 02 pontos no Bairro São Cristóvão, sendo um na Praça da Juventude e outro próximo ao IFS.

Figura 16: Mapa com a distribuição dos pontos de espera de transportes coletivos.



4.5.3. Projeto de Revisão e Capacitação dos Permissionários dos Serviços de Táxi e Mototáxi

Sugere-se que seja elaborado um relatório de revisão do cadastro dos permissionários dos serviços de táxi e mototáxi de modo a identificar: permissões que não estão sendo utilizadas; permissionários inadimplentes; permissionários em desacordo com as condicionantes para prestação dos serviços; quantitativo, localização e distribuição dos permissionários nos bairros e povoados da cidade.

Além disso, por se tratar de serviços que possam representar riscos aos usuários, sugere-se exigir que, anualmente, os permissionários participem de cursos de Educação no Trânsito e Direção Defensiva a serem ofertados pela SMTT, e curso de Noções de Primeiros Socorros oferecido pela Secretaria Municipal de Saúde. Os certificados de tais cursos deverão ser apresentados no ato da renovação do alvará de permissão.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As condições de trânsito e tráfego são mutáveis, normalmente acompanham o progresso geográfico, econômico e cultural. Dessa forma, as ações e projetos de mobilidade urbana devem ser constantemente avaliados, revisados e, se for o caso, reformulados. Para tanto, essas atividades precisam de respaldo institucional, técnico e financeiro.

As proposituras apresentadas neste trabalho, ainda que de caráter generalista em muitos casos, podem influir positivamente na mobilidade urbana. Todavia, não devem ser enxergadas como únicos caminhos possíveis, pois não se pretendeu – e nem se alcançou, exaurir as alternativas para um trânsito mais seguro, fluido e democrático.

Neste contexto, encarar as questões de mobilidade urbana como assuntos que demanda planejamento, organização, equipes multidisciplinares e participação popular é o caminho natural para se desenvolver cidades mais sustentáveis, garantindo, assim, o pleno direito de ir e vir da população, desenvolvimento econômico e bem estar social.