



**Câmara**

MUNICIPAL DE ITUIUTABA

COMPROMISSO COM O CIDADÃO

**COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**

Relatora: Ver. Gabriela Ceschim Pratti

**PROJETO DE LEI CM/56/2017**, subscrito pelo Prefeito Municipal de Ituiutaba, Fued José Dib, que institui o Plano de Mobilidade Urbano de Ituiutaba e dá outras providências.

Nenhuma restrição a ser feita, seja ao aspecto jurídico-legal da matéria apreciada, seja à sua redação.

Quanto ao seu mérito, entretanto, que manifeste o Plenário.

Câmara Municipal de Ituiutaba, 03 de julho de 2017.

Presidente: Marco Túlio Faissol Tannus

Relatora: Gabriela Ceschim Pratti

Membro: Cleidislene Conceição Silva

**COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO, TOMADA DE CONTAS E**  
**FISCALIZAÇÃO**

Relator: Ver. André Luiz Nascimento Vilela

**PROJETO DE LEI CM/56/2017**, subscrito pelo Prefeito Municipal de Ituiutaba, Fued José Dib, que institui o Plano de Mobilidade Urbano de Ituiutaba e dá outras providências.

A matéria submetida ao nosso exame não contém imperfeição de maior monta que comprometa o seu aspecto técnico ou financeiro.

Quanto ao seu mérito, entretanto, que manifeste o Plenário.

Câmara Municipal de Ituiutaba, 03 de julho de 2017.

\_\_\_\_\_  
Presidente: Hildorval Martins de Oliveira Junior

\_\_\_\_\_  
Relator: André Luiz Nascimento Vilela

\_\_\_\_\_  
Membro: Vilsomar Paixão do Amaral Villano

**PAR E C E R N° 078/2017**

**PROJETO DE LEI CM/56/2017**, subscrito pelo Prefeito Municipal de Ituiutaba, Fued José Dib, *que institui o Plano de Mobilidade Urbano de Ituiutaba e dá outras providências*. Por determinação do Sr. Presidente da Câmara, aludido projeto é submetido a parecer jurídico.

A matéria comporta o seguinte parecer:

Segundo mensagem do chefe do Poder Executivo, o projeto tem o intuito de atender os dispositivos da Lei Nacional n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Plano de Mobilidade tem por finalidade orientar as ações do município quanto a acessibilidade universal, prioridade aos meios de transporte, segurança e eficiência no deslocamento de pessoas e cargas, prioridade do transporte público face ao privado e a gestão democrática e sustentabilidade ambiental.

Inicialmente cumpre salientar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituído através da Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, como instrumento de política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Ainda, a Política Nacional vem ao encontro do art. 182 da Constituição Federal, cabendo à União instituir as diretrizes gerais:

*“Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.”*

Além disso, deve a Política de Mobilidade atender ao previsto no inciso VII do art. 2o e no § 2o do art. 40 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Conforme citado alhures, à União coube elaborar as diretrizes através da Lei do ano de 2012, concedendo aos municípios o prazo de três anos para que elaborassem suas leis, sob pena da suspensão de repasses:

*“Art. 24 ...*

*§ 4o Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos*



# Câmara

MUNICIPAL DE ITUIUTABA

**COMPROMISSO COM O CIDADÃO**

***orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.”***

Ademais, após o diagnóstico realizado, o Projeto de Lei selecionou prioridades para a execução de suas diretrizes, dividindo-se as ações em metas de curto (03 anos), médio (05 anos) e longo (10 a 15 anos) prazo.

Por fim, retou garantidas a participação da sociedade civil, através de audiências públicas, sem prejuízo das demais fiscalizações, bem como a revisão do Plano a cada dez anos.

Desta feita, por flagrante interesse local, vislumbra-se a total legalidade e constitucionalidade do Projeto de Lei CM/56/2017, ora analisado.

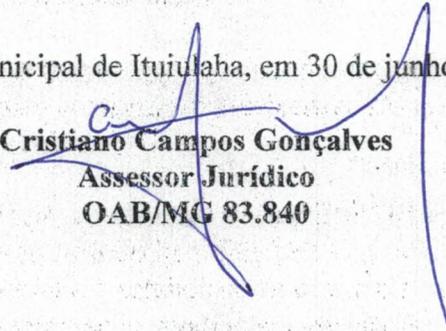
Salienta-se, que o projeto deve ser submetido à apreciação das seguintes comissões permanentes: Comissão de Legislação e Redação e Comissão de Orçamento, Tomada de Contas e Fiscalização.

Ressalta-se, por fim, que o quorum das deliberações do projeto em questão, é de maioria absoluta, conforme preleciona o art. 270, inciso I, alínea f) do Regimento Interno da Câmara Municipal.

Neste sentido, por tudo quanto exposto, opino pela LEGALIDADE E CONSTITUCIONALIDADE DO PROJETO DE LEI CM/56/2017, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

É o parecer.

Câmara Municipal de Ituiutaba, em 30 de junho de 2017.

  
**Cristiano Campos Gonçalves**  
**Assessor Jurídico**  
**OAB/MG 83.840**

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Ofício nº 2017/113

Ituiutaba, 19 de junho de 2017.

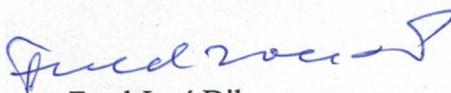
A Sua Excelência o Senhor  
**Odeemes Braz dos Santos**  
Presidente da Câmara Municipal de Ituiutaba  
Praça Cônego Ângelo, s/nº  
38300-146 - Ituiutaba - MG

Assunto: Encaminha Mensagem nº 31

Senhor Presidente,

Tenho o prazer de passar às mãos de V. Exa. a inclusa Mensagem nº 31/2017, desta data, acompanhada de projeto de lei que *Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba e dá outras providências.*

Atenciosamente,



Fued José Dib  
- Prefeito de Ituiutaba -

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## MENSAGEM Nº 31/2017

Ituiutaba, 13 de junho de 2.017.

Senhor Presidente,  
Senhores Vereadores,

O presente Projeto de Lei visa estabelecer as principais diretrizes contempladas no Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, que foi construído com a efetiva participação da sociedade e dentro dos princípios norteadores da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012.

Assim sendo, o PLAMU Ituiutaba – MG, tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana e o fortalecimento da gestão pública, estabelece como princípios:

- I - a acessibilidade universal;
- II – a prioridade aos meios de transporte não motorizados;
- III – segurança e eficiência nos deslocamentos de pessoas e cargas;
- IV – a prioridade ao transporte público face ao privado;
- V – a gestão democrática e a sustentabilidade ambiental.

Trata-se de um importante instrumento de planejamento urbano, que possui relação direta com o Plano diretor e demais leis urbanísticas. Além disso, é condição imprescindível para que o Município possa receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

A elaboração do PLAMU Ituiutaba – MG revela o zelo do Município em promover a melhoria da qualidade de vida urbana em conformidade com as premissas básicas da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, Ituiutaba demonstra seu comprometimento com um planejamento urbano pautado em normas técnicas e gestão democrática. Por esses motivos encaminho esse importante instrumento legal para que seja apreciado pelos competentes e ilustres vereadores que compõem a Casa de Leis de Ituiutaba.

Assinalando os protestos de estima e consideração, renovamos as homenagens devidas aos nobres componentes dessa Augusta Casa de Leis.

Saudações,



Fued Dib

-Prefeito Municipal de Ituiutaba-



Alessandro Martins Oliveira  
-Procurador Geral do Município-

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

LEI N. , DE DE DE 2017

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

CM | 56 | 2017

A Câmara Municipal de Ituiutaba decreta e eu sanciono a seguinte lei:

## Título I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

**Art. 3º** As diretrizes desta lei devem ser obrigatoriamente, contempladas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei do Orçamento Anual.

## Capítulo I DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

**Art. 4º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana de forma a viabilizar a melhoria dos deslocamentos sem comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente, devendo observar os seguintes princípios:

I - acessibilidade, como forma de acesso seguro e democrático à cidade pelos cidadãos;

II - segurança, que deve ser garantida nos diversos modos de deslocamentos, os quais devem ser realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco;

III - eficiência, para que o uso dos diferentes modos de transporte, seja racionalizado e otimizado com a finalidade de incentivar a utilização do mais adequado;

IV - qualidade de vida, para preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental.



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Parágrafo único.** A aplicação dessa lei deve observar os princípios jurídicos da razoabilidade e proporcionalidade.

**Art. 5º** As diretrizes gerais do Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba são:

I - promover o deslocamento a pé como prioritário na política de mobilidade municipal;

II - executar infraestruturas capazes de estimular a utilização dos modais não motorizados;

III - garantir o deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, integrado e eficiente;

IV - priorizar o transporte coletivo no planejamento da circulação viária e na aplicação dos investimentos públicos e privados;

V - promover a democratização do uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento capazes de incentivar os deslocamentos a pé e por bicicleta;

VI - adotar políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização das vias; e melhoria da qualidade dos espaços públicos;

VII - garantir que todas as espécies de deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes;

VIII - executar ações de educação, informação, operação e fiscalização com a finalidade de promover a consciência cidadã e o respeito à legislação;

IX - promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar o compromisso para o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

X - construir uma mobilidade compromissada com o meio ambiente urbano, adotando combustíveis renováveis e menos poluentes e incentivando os deslocamentos a pé e por bicicleta, por meio da adoção de infraestruturas adequadas;

XI - promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento, o direito de deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança;

XII - construir a infraestrutura de mobilidade de forma integrada com os serviços urbanos;

XIII - acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.

## Título II

### DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS

#### Capítulo I

#### DAS DIRETRIZES PARA OS DESLOCAMENTOS A PÉ

**Art. 6º** O desenho universal deve ser adotado em caráter de exclusividade em todas as intervenções urbanas.



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Parágrafo único.** Todas as instituições de uso público, devem se tornar acessíveis em até 05 (cinco) anos.

**Art. 7º** O Município deve adotar o projeto desenvolvido para a Área do Projeto Piloto conforme **Anexo I**, como referência para as novas calçadas de definição do caminho preferencial para o pedestre.

**Parágrafo único.** O Projeto Piloto foi concebido em duas etapas, sendo que a Etapa 1 deve ser executada em até 03 (três) anos e a Etapa 2 deve ser executada em até 05 (cinco) anos.

**Art. 8º** Como forma de incentivar os deslocamentos a pé, o Município deve implantar infraestruturas adequadas com adoção das novas geometrias.

**Art. 9º** Para efeitos de execução das ações de intervenção descritas nesta Lei, a área urbana do Município foi dividida, em conformidade com o **Anexo II**, sendo estabelecido o prazo de execução destas ações para cada área da seguinte forma:

I - Área I - Projeto Piloto, que contempla 02 etapas de execução, sendo que a Etapa 1 deve ser executada em até 03 (três) anos e a Etapa 2 em até 05 (cinco) anos;

II - Área 2 - Hipercentro, com prazo de execução de até 05 (cinco) anos;

III - Área 3 - Núcleo Central, com prazo de execução de até 07(sete) anos;

IV - Área 4 - Centro, com prazo de execução de até 10 (dez) anos;

V - Área 5 - Demais Áreas Urbanas, com prazo de execução de até 15 (quinze) anos;

**Art. 10.** O Município deve adequar as calçadas de acordo com os seguintes parâmetros:

I - alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos sendo padrão mínimo de 2,5 metros de largura;

II - definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados - **Anexo III**;

III - tratamento específico de acessibilidade universal às travessias com elevação dos cruzamentos (platô) na Área 2 – Hipercentro em até 05 anos, conforme - **Anexo IV**;

IV - adoção exclusiva do desenho universal para a acessibilidade nos cruzamentos da Área 3 - Núcleo Central em até 07 anos;

V - padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Art. 11.** Todos os pontos de travessia de pedestre devem ser iluminados, preferencialmente, por meio de iluminação por energia solar e iluminação específica para a via de pedestre na Área 2 - Hipercentro em até 05 anos.

**Art. 12.** Todos os cruzamentos semaforizados devem possuir temporizador para pedestres com indicação luminosa e sonora.

**Parágrafo único.** No cálculo do tempo para travessia de pedestre deve ser considerado o tempo de deslocamento do idoso e das pessoas com mobilidade reduzida.

**Art. 13.** Os cruzamentos semaforizados existentes na Área 2 - Hipercentro devem se adequar ao previsto no Art. 12 em até 05 anos.

**Art. 14.** Os semáforos a serem instalados na Área 1 – Projeto Piloto e todos os novos semáforos a serem adquiridos devem atender ao disposto no Art. 12.

**Art. 15.** As vias que margeiam os córregos urbanos devem receber tratamentos prioritários para os pedestres.

**Art. 16.** Os espaços das praças devem ser recuperados para se tornarem acessíveis ao pedestre, principalmente aqueles utilizados pelos veículos.

**Art. 17.** O Município deve criar uma ambiência para o pedestre com a finalidade de reduzir:

- I - poluição visual;
- II - poluição sonora;
- III - obstáculos permanentes e temporários.

**Art. 18.** O Município deve criar espaços atraentes para o pedestre, como por exemplo:

- I - parques lineares no entorno dos córregos urbanos;
- II - parklets;
- III - mini praças;
- IV – calçadões.

## Capítulo II

### DAS DIRETRIZES PARA OS DESLOCAMENTOS COM BICICLETAS

**Art. 19.** O Município deve estimular o uso de transporte por bicicletas, criando uma rede cicloviária, com sinalização e infraestrutura específicas, bem como paraciclos e bicicletários, devendo adotar as seguintes diretrizes:



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

I – implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas, dando prioridade às vias indicadas no **Anexo V**;

II – implantação de ciclovia no lado direito da circulação das vias conforme - **Anexo VI**;

III – criação de bicicletários e paraciclos nas áreas 1, 2 e 3, no prazo previsto no Art. 9º;

IV – implantação de sinalização específica para ciclista;

V – investimentos em bicicletários e paraciclos em toda a área urbana.

**Parágrafo único.** Toda a rede de ensino no Município deve possuir bicicletários e infraestrutura para guardar os equipamentos de segurança do ciclista.

**Art. 20.** O Município deve promover a integração do modal bicicleta com os demais meios de transporte, em especial com o transporte coletivo.

**Art. 21.** Município deve promover a substituição gradual da frota de transporte escolar por veículos com tecnologias não poluentes e com suporte para carregar bicicletas.

**Art. 22.** O Município deve criar ciclovias e vias para pedestres em todas as obras de arte do sistema viário.

## Título III DO TRANSPORTE COLETIVO

**Art. 23.** O Município deve garantir o deslocamento das pessoas em transporte coletivo de qualidade e integrado, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos e privados.

**Art. 24.** O Município deve implantar o Sistema Integrado de Transporte Público por meio de Terminal de Integração combinado com a Integração Temporal, no prazo de até 03 anos.

**Art. 25.** O Transporte Coletivo deve assumir o caráter de prioridade nos investimentos públicos municipais.

**Art. 26.** O Município deve assegurar as gratuidades específicas do sistema de transporte coletivo.

**Art. 27.** O transporte coletivo deve ser integrado com o transporte por bicicleta.

**Parágrafo único.** Município deve promover a substituição gradual da frota de transporte público por veículos piso baixo, com tecnologias menos poluentes e com infraestrutura para carregar bicicletas, com prazo de até 10 anos.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Art. 28.** Todos os novos veículos a ser inseridos no sistema de transporte coletivo devem atender ao Parágrafo único do Art. 27..

**Art. 29.** Todas as infraestruturas relacionadas ao transporte coletivo devem possuir acessibilidade universal, como por exemplo, os pontos de embarque e desembarque e calçadas.

**Art. 30.** Os pontos de embarque e desembarque devem:

- I - possuir infraestrutura de qualidade, com banco e cobertura, capaz de proporcionar segurança e conforto;
- II - disponibilizar informação ao usuário quanto aos locais de destinos e horários das viagens, de forma acessível a todos;
- III - respeitar as regras do desenho universal;
- IV - possuir a distância de aproximadamente 300m entre eles, preferencialmente nas vias definidas conforme – **Anexo VII**;
- V - possuir sinalização horizontal e vertical.

**Parágrafo único.** A implantação e a manutenção da rede de Pontos de Embarque/Desembarque poderá ocorrer por meio de parcerias público-privadas.

**Art. 31.** A frota operante deve utilizar, preferencialmente, combustível limpo.

**Art. 32.** A frota do sistema de transporte público não poderá possuir veículos com idade superior a 10 anos.

**Art. 33.** O Município deve implantar um sistema de informação operacional para o usuário do transporte coletivo.

**Art. 34.** Os editais de concessão de operação do sistema de transporte público devem conter no mínimo as seguintes exigências:

- I - identificação dos assentos de no mínimo 10% com cores diferenciadas para idosos e gestantes;
- II - garantir o transporte gratuito ao idoso com mais de 65 anos, ainda que em outros assentos não identificados (que ultrapassem o mínimo de 10%);
- III - implantar o cartão do idoso;
- IV - toda a frota do transporte coletivo deve ter bilhetagem eletrônica e/ou cobrador, proibindo-se o recebimento da passagem pelo motorista.
- V - disponibilização de pontos de vendas dos bilhetes do transporte coletivo em pontos comerciais credenciados.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## Título IV DO SISTEMA VIÁRIO

**Art. 35.** O Município deve promover a democratização do uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de restrição ao uso do automóvel, quando necessárias.

**Parágrafo único.** O sistema viário deverá se adequar para atender com segurança os diversos modos de transporte, estabelecendo as larguras mínimas para as novas vias com a seguinte classificação viária: via local – 12 metros, via coletora – 28 metros, via arterial 40 metros.

**Art. 36.** O Município deve elaborar o Plano de Hierarquização Viária, em até 03 anos.

**Art. 37.** O Município deve urbanizar o trecho da Rodovia BR 365 que corta a malha urbana, entre a saída de Capinópolis até o Distrito Industrial 3, descrito no **Anexo VIII**, conforme os seguintes tratamentos:

- I – as transposições nos cruzamentos das rodovias com as vias urbanas devem preferencialmente ser em desnível por meio de trincheiras,
- II – devem ser criadas as vias marginais à BR 365,
- III – devem ter tratamento de tráfego urbano, projeto de urbanização das rodovias, nos referidos trechos,
- IV – implantar um sistema de sinalização viária que identifique previamente todos os acessos à cidade.

**Parágrafo único.** O Município deve implantar o Anel Viário com acesso às Universidades e IFTM, conforme o **Anexo IX**.

**Art. 38.** O Tratamento viário tem como finalidade evidenciar a hierarquização e priorização dos fluxos de passagem por meio da adoção de:

- I - sinalização indicativa;
- II - tratamento semafórico;
- III - tratamento dos pontos de conflito;
- IV - investimento em obras de arte;
- V - fiscalização eficiente.

**Parágrafo único.** O sistema viário deve ser adequado para atender os diversos deslocamentos.

**Art. 39.** O Município deve definir a circulação de veículos com carga pesada com a tonelagem máxima permitida na área central e hipercentro.

**Art. 40.** O Município deve criar programas de orientação à circulação de veículos de tração animal e propulsão humana.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## Capítulo I DOS ESTACIONAMENTOS

**Art. 41.** O Município deve criar um estacionamento público para bicicletas como forma de desestimular o uso do transporte motorizado individual em favor do transporte não motorizado.

**Parágrafo único.** Devem ser criadas vagas de estacionamentos de bicicletas nos prédios públicos, nos espaços públicos e locais privados destinados ao público em geral.

**Art. 42.** O Município deve inserir as motocicletas no sistema de estacionamento rotativo.

**Art. 43.** O Município deve expandir as áreas de estacionamento rotativo para veículos automotores de quatro rodas e motocicletas obedecendo a hierarquia, conforme **Anexo II**.

**Parágrafo único.** O valor da receita deve ser investido, prioritariamente e majoritariamente, nas infraestruturas do sistema do transporte público e em sequência na promoção à segurança dos deslocamentos.

**Art. 44.** O Município deve demarcar a vaga de cada veículo no estacionamento público por meio de sinalização horizontal e vertical, sendo estabelecido o prazo de execução destas ações para cada área da seguinte forma:

I - Área I - Projeto Piloto, que contempla 02 etapas de execução, sendo que a Etapa 1 deve ser executada em até 03 (três) anos e a Etapa 2 em até 05 (cinco) anos;

II - Área 2 - Hipercentro, com prazo de execução de até 05 (cinco) anos;

III - Área 3 - Núcleo Central, com prazo de execução de até 07(sete) anos;

IV - Área 4 - Centro, com prazo de execução de até 10 (dez) anos.

**Art. 45.** O Município deve incluir as motocicletas no sistema de estacionamento público demarcado.

**Art. 46.** O Município deve estabelecer mecanismos de incentivo fiscal com finalidade de estimular a criação de estacionamentos privados, favorecendo o melhor uso e ocupação dos espaços públicos.

**Art. 47.** O Município deve estabelecer o número de vagas de estacionamento para veículos automotores de quatro rodas, motocicletas e bicicletas que cada polo gerador de tráfego deve oferecer, de forma proporcional ao seu impacto.



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Parágrafo único.** Essa exigência deve ocorrer quando da concessão do alvará de funcionamento ou da sua renovação.

**Art. 48.** O Município deve promover a sensibilização dos empreendedores quanto à política de estacionamento para veículos motorizados e não motorizados, de forma a demonstrar a necessidade e os benefícios dessa política.

## **Capítulo II DO SISTEMA DE CARGA E DESCARGA**

**Art. 49.** O sistema de carga e descarga a ser adotado deve respeitar a política de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos.

**Art. 50.** O Município deve regulamentar, por meio de Decreto, os locais e horários para operação de carga e descarga na Área 2 - Hipercentro e Área 3 - Núcleo Central.

**Parágrafo único.** Essa regulamentação deve evitar momentos de desequilíbrios extremos, como excesso de oferta ou demanda em horários desencontrados, principalmente nos locais específicos da Área 2 - Hipercentro e Área 3 - Núcleo Central, definidas nesta Lei.

## **Capítulo III DA SEGURANÇA VIÁRIA**

**Art. 51.** O Município deve garantir que todos os modos de deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes, por meio de ações integradas, com ênfase na educação e conscientização.

**Art. 52.** O Município deve elaborar o Plano de Segurança Viária com tratamento específico nos pontos críticos de acidentes de trânsito, conforme indicação no **Anexo X**.

**Art. 53.** O Município deve disponibilizar uma iluminação pública específica para as áreas de travessias de pedestre e nos principais pontos de acidente de trânsito.

**Art. 54.** O Município deve elaborar um programa de educação para o trânsito com participação de todos os agentes da mobilidade urbana, como forma de garantir a efetividade da segurança na execução da Política Municipal da Mobilidade.

**Art. 55.** O Município deve elaborar o Programa Calçada Segura.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## Capítulo IV DOS NOVOS LOTEAMENTOS

**Art. 56.** Os Novos loteamentos devem projetar a sua malha viária em continuidade ao sistema viário existente ou projetado.

**Art. 57.** As calçadas dos novos loteamentos, devem aos seguintes parâmetros:

I - calçada com largura mínima de 2,5 m (dois metros e meio) e com acessibilidade universal;

II - adoção exclusiva do desenho universal para a acessibilidade em todos os cruzamentos;

III - o mobiliário urbano somente poderá ser instalado na faixa de serviços;

IV - obedecer ao novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados - **Anexo III**;

V - padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível.

VI - todos os pontos de travessia de pedestre devem ser iluminados, preferencialmente, por meio de iluminação por energia solar e iluminação específica para a via de pedestre.

**Art. 58.** As vias devem ser projetadas de forma a atender o sistema de transporte coletivo, devendo considerar os raios de giro adequados aos veículos de no mínimo média capacidade.

**Parágrafo único.** A projeção das vias deve contemplar a futura instalação de pontos de embarque/desembarque com equidistância de 300m (trezentos metros).

## Título V DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA

**Art. 59.** O Município deverá promover programas, projetos e ações de educação, informação, operação e fiscalização com a finalidade de incentivar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações específicas.

**Art. 60.** O Município deverá elaborar em Programa de Educação para a Mobilidade de caráter permanente com a finalidade de informar os novos conceitos e posturas necessários para a prioridade ao transporte não motorizado e coletivo sobre o individual.

**Art. 61.** O Município deverá elaborar um Programa de Orientação aos Ciclistas para que ocorra a utilização adequada da infraestrutura ofertada.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Art. 62.** O Município deverá elaborar um Programa de Orientação à Circulação de Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana.

## **Título VI DA GESTÃO DEMOCRÁTICA E CONTROLE SOCIAL**

**Art. 63.** O Município deverá promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, com a finalidade de alcançar um compromisso social para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

**Art. 64.** O Município deverá criar um canal de comunicação com a sociedade, visando sua efetiva participação na gestão da Mobilidade Urbana.

**Art. 65.** O Município deve estimular o envolvimento da sociedade por meio das organizações, conselhos municipais e agentes públicos com a finalidade de dar efetividade à implantação do PLAMU Ituiutaba – MG.

**Art. 66.** O Município deverá elaborar um Programa de Observatório, onde serão disponibilizadas informações de todas as espécies de deslocamentos para que a população possa acompanhar os programas, projetos e ações em andamento e analisar seus impactos por meio de monitoramento dos índices de qualidade urbana sustentável.

**Art. 67.** O Município deverá elaborar um Programa de Fiscalização Cidadã da Mobilidade Urbana de Ituiutaba, bem como implantar e qualificar os agentes municipais de trânsito com o novo conceito de prioridade ao pedestre e ciclista nos deslocamentos.

**Art. 68.** O Município deverá criar o Conselho da Mobilidade, para promover a participação ampla e democrática da sociedade com a finalidade de acompanhar, revisar e avaliar o resultado das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba.

## **Capítulo I DA INCLUSÃO SOCIAL**

**Art. 69.** O Município deve promover programas, projetos e ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança, tendo como prioridade o transporte coletivo e os deslocamentos a pé e por bicicleta.

**Art. 70.** O Município deve fazer a constante revisão da planilha tarifária e sistema de gratuidade, visando alcançar o princípio da modicidade da tarifa do serviço público.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

**Art. 71.** O Município deve promover o adequado atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência temporária ou permanente através da adoção da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos.

**Art. 72.** O Município deve oferecer qualificação técnica à equipe de fiscalização de obras e agentes da construção civil sobre a construção das rampas acessíveis segundo as regras de desenho universal.

**Parágrafo único.** O Município poderá realizar convênios ou parcerias com entidades privadas para realização dessa qualificação técnica.

**Art. 73.** O Município deve elaborar o Programa Comércio Acessível, com a finalidade de demonstrar a importância da adoção das regras de acessibilidade universal.

## **Capítulo II DO MONITORAMENTO DA POLÍTICA DE MOBILIDADE**

**Art. 74.** O Município deve acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.

**Art. 75.** O Município deve criar o mapa com a localização dos acidentes de trânsito e das Intervenções para redução dos acidentes com atualização semestral.

**Art. 76º** O Município deve criar uma metodologia de avaliação de resultado das ações executadas, no período de 05 anos e com revisão do Plano de Mobilidade Urbana a cada 10 anos.

## **Título VII DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA**

**Art. 77.** O Município por meio da criação de uma Secretaria de Mobilidade Urbana deve planejar, regulamentar, executar as diretrizes estabelecidas nesta Lei, criando setor especial de acompanhamento às diretrizes dos pedestres.

**Parágrafo único.** Os agentes de trânsito e demais agentes sociais envolvidos com o trânsito devem receber qualificação para a compreensão e aplicação do novo conceito de prioridade ao pedestre, ao ciclista e ao transporte público coletivo.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## Título VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 78.** O Município deve criar o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, para investimentos prioritários nas infraestruturas do transporte público, modais não motorizados e segurança viária.

**Art. 79.** Todas as regras previstas nesta lei aplicam-se ao Código de Obras, Lei de Uso e Ocupação do Solo e Código de Posturas, inclusive as regras de desenho universal, nos termos das normas da ABNT, principalmente em relação à construção de rampas de acessibilidade.

**Art. 80.** Constituem-se como anexos desta lei:

- I - Mapa Área do Projeto Piloto - Anexo I;
- II - Mapa das Áreas Urbanas de Intervenções - Anexo II;
- III - Perfil Modelo de Calçada - Anexo III;
- IV - Mapa de Área de Travessias Elevadas - Platô nos Cruzamentos - Anexo IV;
- V - Mapa de Indicação da Rede Cicloviária – Anexo V;
- VI - Perfil Proposto de Implantação de Ciclovias na Área 1- Anexo VI;
- VII - Mapa de Definição do Macrozoneamento Viário – Anexo VII;
- VIII - Mapa de Tratamento Urbano da Rodovia BR 365 – Anexo VIII;
- IX - Mapa de Indicação de Anel Viário e acesso às Universidades - Anexo IX;
- X - Mapa de Pontos Críticos de Acidentes de Trânsito - Anexo X.

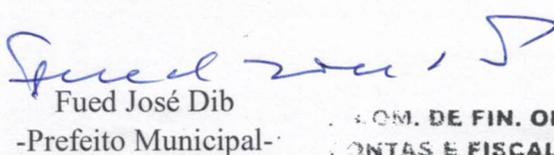
**Art. 81.** Essa lei passa a ter vigência a partir de sua publicação.

**Art. 82.** Revoga-se as disposições em contrário.

Aprovado em 1ª Votação por  
unanimidade.

Prefeitura de Ituiutaba, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

03 / 07 / 2017



Fued José Dib  
-Prefeito Municipal-

COM. DE FIN. ORÇ., TOMADA DE  
CONTAS E FISCALIZAÇÃO

S.S., em 20 / 06 / 2017

PRESIDENTE

COMISSÃO DE LEGISL. JUSTIÇA  
E REDAÇÃO

S.S., em 20 / 06 / 2017

PRESIDENTE

Aprovado em 2ª Votação por  
unanimidade.

04 / 07 / 2017



PRESIDENTE

À Ordem do dia desta sessão

03 / 07 / 2017



PRESIDENTE

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## 1. DIRETRIZES

### Plano de mobilidade urbana de Ituiutaba

### DIRETRIZES GERAIS DA MOBILIDADE URBANA

#### PRINCÍPIOS NORTEADORES DA MOBILIDADE no Município de Ituiutaba-MG

A política a ser perseguida na mobilidade urbana é a busca da sustentabilidade, entendida como a realização de deslocamentos sem comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente.

A premissa para a análise e proposições quanto a mobilidade na cidade de Ituiutaba-MG é que a mobilidade é fruto de sua dinâmica econômica e social e está a serviço da cidade como um todo.

**Acessibilidade:** Possibilitar o acesso seguro e democrático a cidade para todos os cidadãos.

**Segurança:** Garantir que os diversos modos de deslocamentos sejam realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco.

**Eficiência:** Racionalizar e otimizar o uso dos diferentes modos de transporte, incentivando sua utilização onde forem mais adequados.

**Qualidade de vida:** Preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## 2- DIRETRIZES

- 1 - Considerar o modo a pé como prioritário na definição das políticas públicas;
- 2 - Construir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não-motorizado, a pé e por bicicleta, incentivar por meio de infraestruturas esses modais; e promover a utilização de combustíveis renováveis menos poluentes no transporte coletivo;
- 3- Garantir o deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, integrado e eficiente, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos e privados;
- 4 - Democratizar o uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de incentivo ao pedestre e ao ciclista e com estrutura para o futuro atendimento com transporte público integrado de qualidade, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos;
- 5 - Construir políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos.
- 6 - Garantir que os deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes, por meio de ações integradas, com ênfase na educação.
- 7 - Aumentar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações de educação, informação, operação e fiscalização.
- 8 - Promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar um compromisso para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.
- 9 - Promover ações para garantir a todos, independente da capacidade locomoção ou pagamento, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança.
- 10 - Construir infraestrutura da mobilidade de forma integrada.
- 11 - Acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

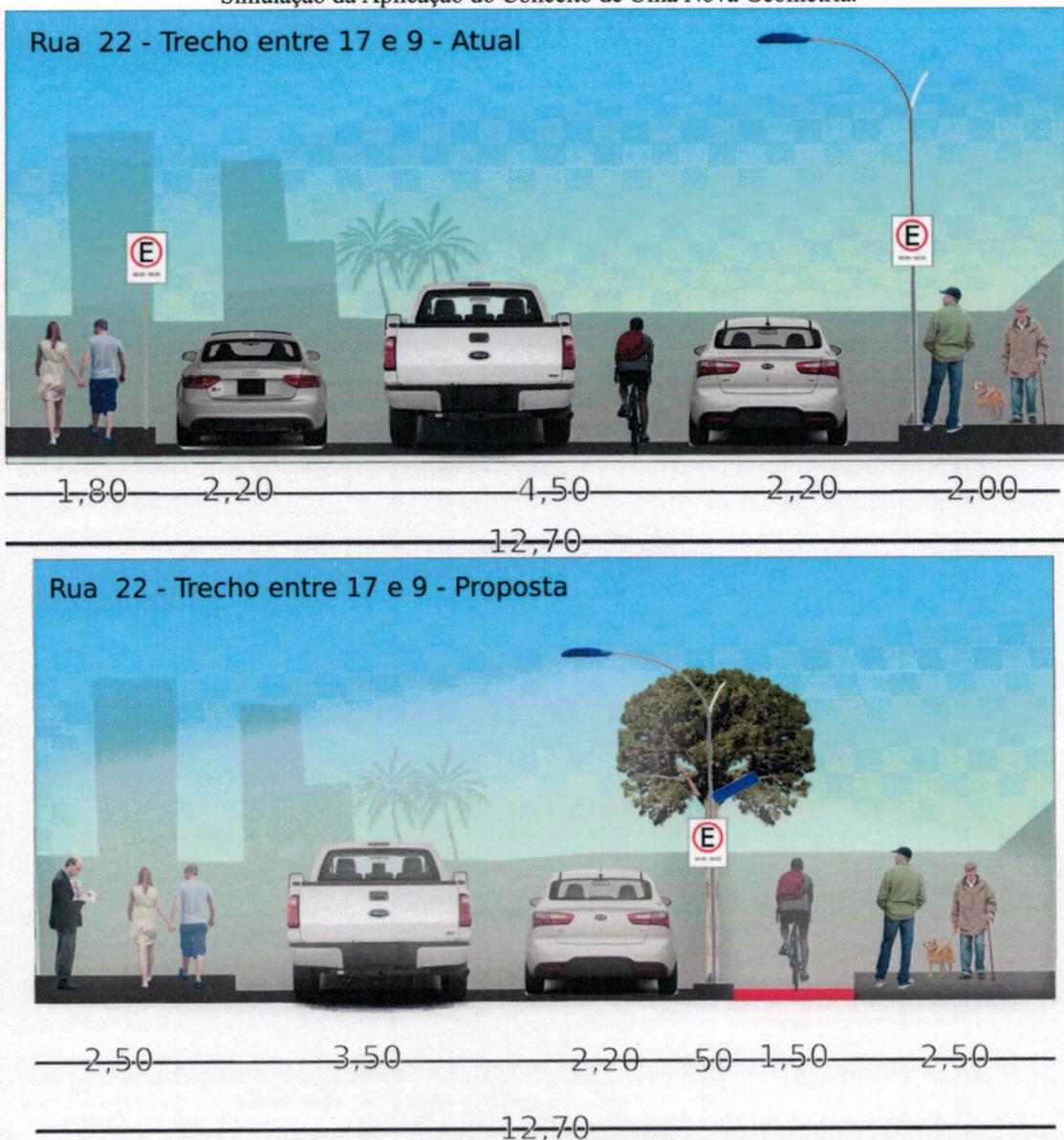
## 3.DIRETRIZES

### 1 - CONSIDERAR O MODO A PÉ COMO PRIORITÁRIO NA DEFINIÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

1.1- Adoções de infraestruturas e novas geometrias que transmitam o conceito de priorização ao modo não motorizado – a pé;

- Alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos com padrão mínimo de 2,5 metros de largura, conforme Figura 0-1;

Figura 0-1  
Simulação da Aplicação do Conceito de Uma Nova Geometria.

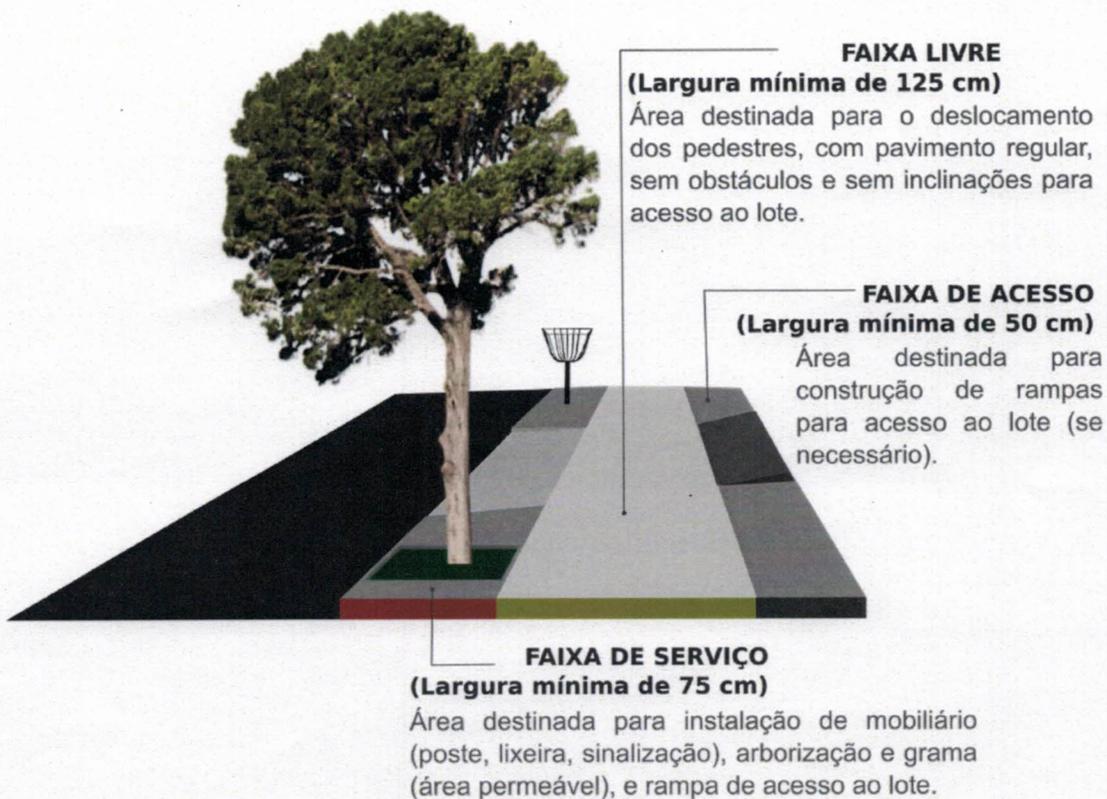


Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

- Definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre onde somente as faixas de serviço e os acessos poderão ser rampados para acesso ao lote, conforme Figura 0-2;

Figura 0-2  
Proposta Perfil Calçadas



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

*Sigma*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

- Tratamento das travessias com elevação dos cruzamentos (**platô**) e acessibilidade universal na Área 2- Hipercentro, conforme Figura 0-3.

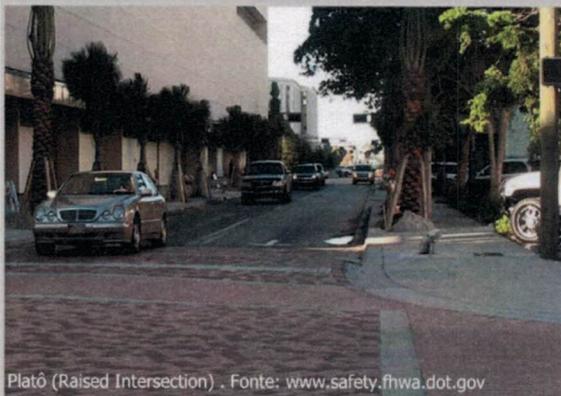
Figura 0-3  
Área de Intervenção – Hipercentro



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 0-4  
Referência de Platô em interseção Viária.

Os platôs são áreas nas interseções viárias para melhorar a segurança e conforto dos pedestres nas travessias. Trata-se da elevação da via para o nível das calçadas, onde as rampas para travessia do cruzamento serão apenas para os automóveis. Os pedestres, na travessia de um cruzamento, não necessitam descer a guia de calçada ou utilizar rampa de acessibilidade, pois todo cruzamento estará no mesmo nível da calçada. A segurança na utilização deste conceito está nas rampas de travessia dos automóveis, que exige a necessidade dos veículos diminuírem a velocidade para atravessar o cruzamento.



Platô (Raised Intersection) . Fonte: [www.safety.fhwa.dot.gov](http://www.safety.fhwa.dot.gov)



Concepção de Platô. Fonte: NACTO ([www.nacto.org](http://www.nacto.org))

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

*Assinatura*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

- Adoção exclusiva de **Desenho Universal** para a acessibilidade nos cruzamentos na Área 3 – Núcleo Central (Figura 0-5). Os novos loteamentos a serem aprovados deverão contemplar a adoção exclusiva do Desenho Universal;

Figura 0-5  
Área de Intervenção – Núcleo Central



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

*Assinatura*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Figura 0-6

Referência de Desenho Universal para Mobilidade Urbana.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Padronização de piso nas calçadas com indicação de prioridade e sinalização podotátil indicando a rota acessível;
- Iluminação nos pontos de travessia de pedestre com prioridade para iluminação por energia solar e iluminação específica para a via de pedestre na Área 2 – Hipercentro e novos loteamentos a serem aprovados.

Figura 0-7

Referência de Iluminação de Faixa de Pedestres e Calçadas.

Adotar uma iluminação específica para pedestres nas calçadas e principalmente nas principais travessias promove conforto e segurança para as pessoas que se deslocam nestas áreas. Atualmente com avanço de tecnologias em iluminação, pode-se utilizar lâmpadas de baixo consumo carregadas a partir de alimentação solar.

Em **São Paulo (SP)** a sinalização com iluminação a partir de uma caixa com lâmpadas de LED, permite identificar facilmente a faixa de pedestre durante o período da noite.

Em **Sertãozinho (SP)** no mesmo poste de iluminação da via, há uma iluminação específica para calçada (pedestre).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

- Implantação em todos os cruzamentos semaforizados com tecnologia de semáforos com temporizador e repetidor e com definição de tempo específico para travessia de pedestre e alerta sonoro considerando o tempo de deslocamento do idoso e de pessoas com mobilidade reduzida
  - Nos cruzamentos semaforizados existentes a adequação na Área 2 – hipercentro deverá ocorrer em até 5 anos;
  - Na Área 1 – Projeto Piloto os semáforos a serem implantados deverão contemplar os referidos critérios;
  - A aquisição de quaisquer novos conjuntos semaforicos deverão contemplar esses critérios.
  
- Tratamento prioritário ao pedestre nas vias que margeiam os córregos urbanos;
- Adoção do projeto piloto como referência a todas novas calçadas e definição do caminho preferencial para pedestre,
- 1.2 - Recuperar e estabelecer prioridades nos espaços de pedestres nas praças, principalmente aqueles usados pelos veículos;
- 1.3 - Criação de coordenação específica e de regulamentação e operação com instrumentos legais de fiscalização dos caminhos dos pedestres, inclusive para coibir os usos inadequados;
- 1.4 - Criação de ambiência para o pedestre contemplando:
  - Redução da poluição visual;
  - Redução da poluição sonora;
  - Redução dos obstáculos permanentes e temporários.
- 1.5- Criação de Parklets/minipraças/estacionamento de pedestres;



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Figura 0-8  
Referências de Parklets/Mini-praças.

## Parklets / Minipraças

A proposta de Parklets e Minipraças são áreas de convívio e descanso para os pedestres, em áreas de continuação da calçada, sobre o estacionamento da via. Nestas áreas poderá estar instalado mobiliário urbano integrando o ambiente, como bancos, cadeiras, mesas, paraciclo, lixeiras além de arborização. O objetivo é transformar o ambiente urbano mais confortável e atrativo para a população, deixando sempre a faixa de circulação de pedestres livres, sem obstrução. Os parklets são públicos e o responsável pode ser pessoa física ou jurídica, porém seu uso é gratuito e não exclusivo.

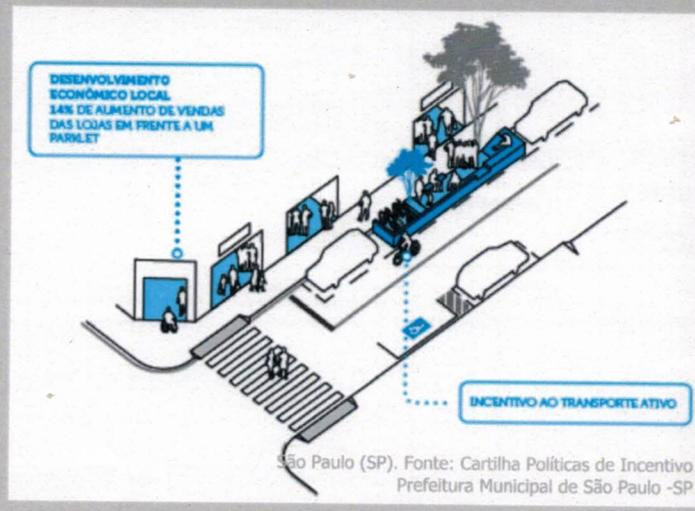
As Cartilhas de referência de São Paulo ([gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets)) e Londrina (PR) - ([ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mini-praca-parklet-em-londrina.html](http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mini-praca-parklet-em-londrina.html)) podem ser consultadas nos sites das respectivas prefeituras.



Patos de Minas (MG). Fonte: [www.patoshoje.com.br](http://www.patoshoje.com.br)



São Paulo (SP).  
Fonte: Cartilha Políticas de Incentivo  
Prefeitura Municipal de São Paulo -SP



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

1.6 - Definição nas legislações pertinentes, código de obras, lei de uso e ocupação de solo, código de posturas o uso de desenho universal para as rampas de acessibilidade.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

2 - CONSTRUIR UMA MOBILIDADE MAIS RESPEITOSA COM O MEIO AMBIENTE URBANO E ESTIMULAR O USO DE TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO, A PÉ E POR BICICLETA, ATRAVÉS DO INCENTIVO POR MEIO DE INFRAESTRUTURAS E DA UTILIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS MENOS POLUENTES NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.1 - Implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas dando prioridades as vias estabelecidas, conforme Figura 0-9.

Figura 0-9  
Proposta de Rede Cicloviária, Ituiutaba.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

2.2 – Implantação de ciclovia no lado direito da circulação da via na Área 1 – Projeto Piloto conforme croqui, Figura 0-10.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Figura 0-10  
Proposta Área de Intervenção, Ituiutaba.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- 2.2. No sistema viário estabelecer a sinalização específica para apoio ao ciclista e investimentos em paraciclos e bicicletários;
- 2.3. Implantação de Bicicletários em todas as escolas com infraestruturas para guardar os equipamentos de segurança do ciclista;
- 2.4. Implantação de Bicicletários e Paraciclos nas Áreas 1, 2 e 3 conforme os horizontes de implantação já definidos;
- 2.5 - Criação da integração modal bicicleta e ônibus;
- 2.6 - Criação de via de pedestre e faixa para bicicletas em todas as obras de arte no sistema viário;
- 2.7 - Programação especial de orientação aos ciclistas para utilização da infra-estrutura ofertada;
- 2.8 - Substituição gradual ano a ano (limite máximo 10 anos) da frota do transporte coletivo por veículos com tecnologias menos poluentes e com piso baixo.
- 2.9 - Os novos loteamentos deverão contemplar as seguintes especificações para as vias.

*[Assinatura]*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Tabela 1  
Largura Mínima das Vias, Ituiutaba.

Via	Largura Mínima
Via Arterial	30,00m
Via Coletora	28,00m
Via Local	12,00m

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3 - GARANTIR O DESLOCAMENTO DAS PESSOAS EM UM TRANSPORTE COLETIVO DE QUALIDADE, INTEGRADO, CONSIDERANDO SUA PRIORIZAÇÃO NA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E NOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS

3.1 - Priorizar os investimentos de Mobilidade Urbana para o transporte público coletivo, assegurando a acessibilidade ao sistema de transporte, e adequação de imediata da frota do sistema com acessibilidade para cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.

3.2 - Implantar o Sistema Integrado de Transporte Público por meio de Terminal de Integração e por meio de Integração Temporal no prazo máximo de 3 anos, conforme Figura 0-11.

Figura 0-11  
Proposta Áreas Terminal no Centro



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

- 3.3- Implantar Integração Modal (ônibus/bicicleta) adequando toda a frota com equipamentos para transportar bicicletas;
- 3.4 - Acessibilidade universal nas infraestruturas e nos veículos de transporte coletivo (veículos de piso baixo);
- 3.5- Implantar a rede de pontos de parada (PED - Ponto de embarque e desembarque) com infraestrutura padronizada, de qualidade e informação ao usuário possibilitando segurança e conforto, promovendo a parceria público privada para implantação e manutenção dos PED;
- 3.6 - Os pontos de embarque e desembarque deverão ter sinalização de solo demarcando espaço exclusivo de E/D/ para ônibus;
- 3.7 – Adequação da frota operante com combustível limpo (menos poluente);
- 3.8- Implantar um sistema de informação operacional para o usuário;
- 3.9- A frota do sistema de transporte público não poderá ter veículos com mais de 10 anos.
- 3.10- Os editais de concessão de operação do sistema de transporte público deverão conter no mínimo essas exigências:
  - Identificação dos assentos de no mínimo 10% com cores diferenciadas para idosos e gestantes;
  - Garantir o transporte sob gratuidade ao idoso com mais de 65 anos, ainda que em outros assentos não identificados (que ultrapassem o mínimo de 10%).
  - Utilização do Cartão Idoso para que o mesmo possa passar pela catraca.
  - Toda a frota do transporte coletivo deve ter bilhetagem eletrônica e/ou cobrador, proibindo-se o recebimento da passagem pelo motorista.
  - Disponibilização de pontos de vendas dos bilhetes do transporte coletivo em pontos comerciais credenciados.

## **4 - DEMOCRATIZAR O USO DO SISTEMA VIÁRIO POR MEIO DE POLÍTICAS DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO, COM MEDIDAS DE RESTRIÇÃO AO USO DO AUTOMÓVEL, QUANDO NECESSÁRIAS**

- 4.1 - Criação de estacionamento público para bicicletas como forma de desestimular o uso do transporte motorizado individual em favor do transporte coletivo e transporte não motorizado;
- 4.2 - Criação de vagas de estacionamentos de bicicletas nas áreas institucionais e comerciais;
- 4.3 - Ampliação de áreas de rotatividade de estacionamento nas áreas centrais, com reversão do uso da verba para investimentos no sistema viário e segurança nos deslocamentos;
- 4.4 - Incentivo à criação de estacionamentos privados nas áreas sem estacionamento público;
- 4.5 - Inclusão das motocicletas no sistema de rotativo;
- 4.6 - Criação do Plano de Hierarquização Viária;
- 4.7. – Implantação do Anel viário com acesso às Universidades e IFTM, conforme Figura 0-12

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

Figura 0-12  
Proposta Anel Viário IFTM, Ituiutaba.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

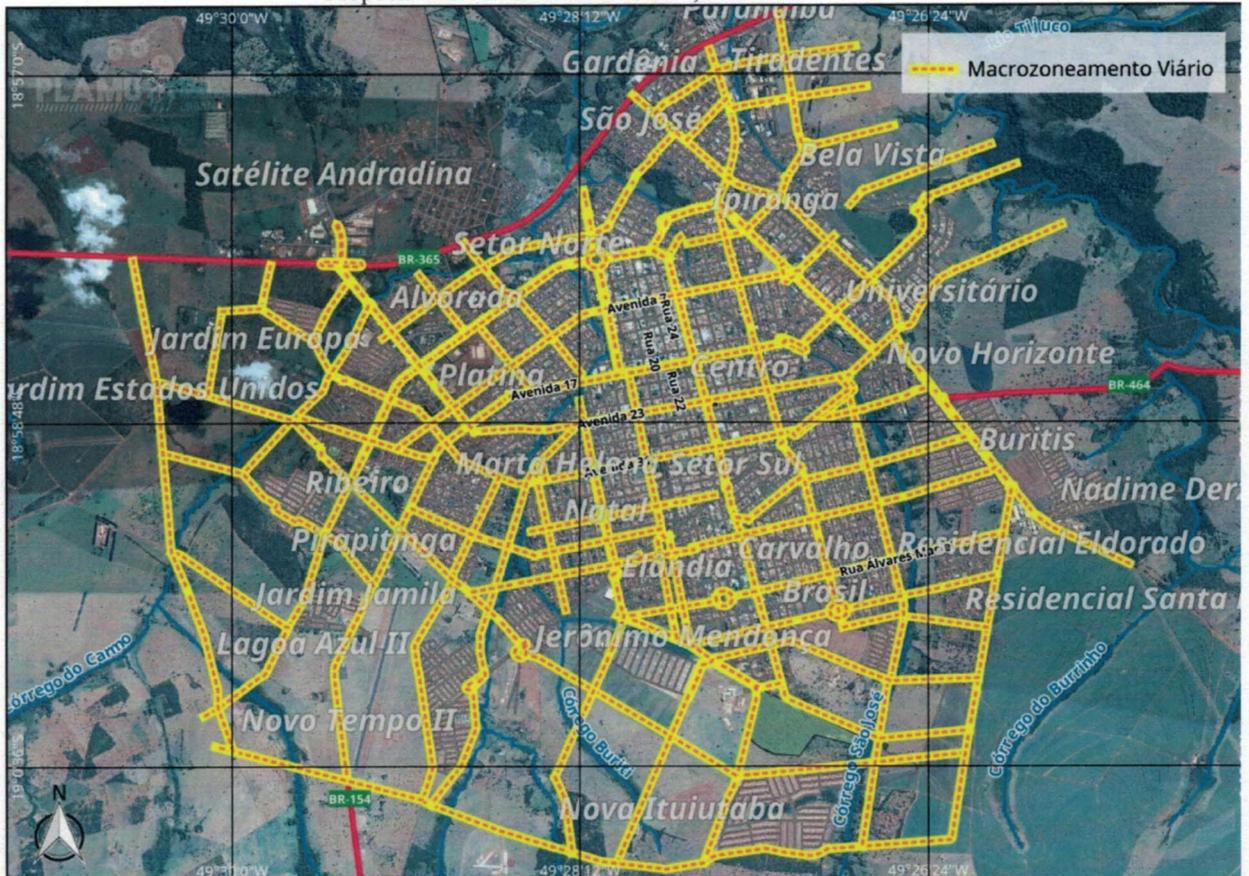
*Sigma*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

4.8 - Definição no macrozoneamento viário de zonas de 500 metros para as equidistâncias de acesso ao Transporte público, conforme Figura 0-13.

Figura 0-13

Proposta Macrozoneamento Viário, Ituiutaba.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

4.9 - Tratamento viário para evidenciar a hierarquização e priorização dos fluxos de passagem;

- Sinalização indicativa;
- Tratamento semafórico
- Tratamento dos pontos de conflito;
- Investimento em obras de arte;
- Fiscalização Eficiente com presença constante do agente de trânsito para a operação do tráfego, agentes estes preparados para o novo conceito de prioridade ao pedestre, ao ciclista e ao transporte público coletivo;

4.10- Os novos loteamentos deverão ter sua malha viária integrada ao sistema viário existente obedecendo a continuidade ao macrozoneamento proposto (Mapa em Anexo 9);

4.11 - Urbanização da Rodovia BR 365 no trecho urbano, entre a saída para Capinópolis até o Distrito Industrial 3, com tratamento das vias marginais e dos pontos de transposição conforme, Figura 0-14.

*[Assinatura manuscrita]*



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

5.4 - Criação de estacionamento público para bicicletas como forma de desestimular o uso do transporte motorizado individual em favor do transporte não motorizado;

5.5 - Criação de vagas de estacionamentos de bicicletas nas áreas institucionais e comerciais ;

5.6 - Incentivo à criação de estacionamentos privados nas áreas sem estacionamento público;

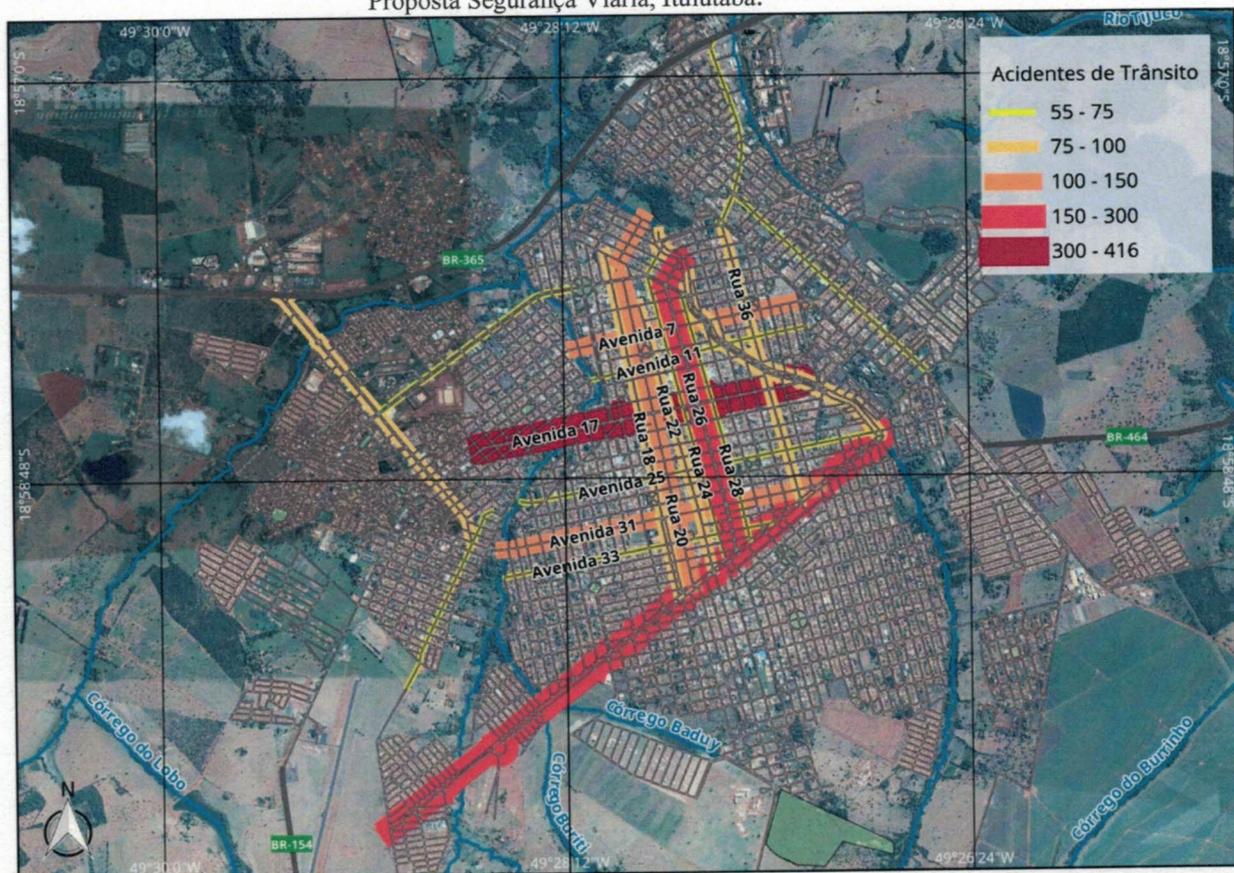
5.7 - Inclusão das motocicletas no sistema de estacionamento público rotativo;

5.8 - Demarcação das vagas no estacionamento público com sinalização de solo, especificando também vagas para motocicletas e bicicletas;

## 6 - GARANTIR QUE OS DESLOCAMENTOS SEJAM FEITOS DE FORMA SEGURA, REDUZINDO OS ACIDENTES, O NÚMERO DE FERIDOS E, PRINCIPALMENTE, AS MORTES, POR MEIO DE AÇÕES INTEGRADAS, COM ÊNFASE NA EDUCAÇÃO

6.1- Elaboração de plano de segurança viária com tratamento específico nos pontos críticos de Acidentes de Trânsito, conforme Figura 0-15.

Figura 0-15  
Proposta Segurança Viária, Ituiutaba.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

6.2 - Elaboração de uma iluminação específica para as áreas de travessias de pedestre e nos principais pontos de acidente de trânsito;

6.3 - Elaboração de tempos semafóricos exclusivo para pedestre;

*Sua*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

6.4 - Elaboração de um programa de educação para o trânsito com participação de todos os agentes da mobilidade urbana, que seja efetivo que garanta a efetividade da política Municipal da mobilidade;

6.5 - Elaboração do programa Calçada Segura;

6.6 - Elaboração do programa de educação para Mobilidade.

## **7 - AUMENTAR A CONSCIÊNCIA CIDADÃ E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO POR MEIO DE AÇÕES DE EDUCAÇÃO, INFORMAÇÃO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO**

7.1 - Elaboração de programa de Educação de Trânsito permanente, e informação dos novos conceitos e posturas necessários para a prioridade ao transporte não motorizado e coletivo sobre o individual;

7.2 - Criação de um programa de Fiscalização Cidadã;

7.3 - Criação de um Programa de Observatório com informação integrada com participação de diferentes agentes sociais onde serão acompanhados os programas em realização, seus impactos com monitoração dos índices de qualidade urbana sustentável.

7.4- Criação de um programa específico para os ciclistas para o uso das infraestruturas ofertadas.

## **8 - PROMOVER A INTEGRAÇÃO ENTRE AGENTES SOCIAIS E PODER PÚBLICO, AMPLIANDO OS CANAIS DE PARTICIPAÇÃO, NO SENTIDO DE SE ALCANÇAR UM COMPROMISSO PARA O DESENVOLVIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**

8.1 - Criação de um canal de comunicação para a sociedade, visando sua participação na gestão da Mobilidade

8.2 - Criação de equipe com dedicação exclusiva para o planejamento e operação da mobilidade;

8.3 - Envolvimento da sociedade, organizações, conselhos municipais e os agentes públicos para implantação do Plano de Mobilidade;

## **9 - PROMOVER AÇÕES PARA GARANTIR A TODOS, INDEPENDENTE DA CAPACIDADE DE PAGAMENTO OU LOCOMOÇÃO, O DIREITO DE SE DESLOCAR E USUFRUIR DA CIDADE COM AUTONOMIA E SEGURANÇA**

9.1 - Atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência através da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos.

9.2 - Revisão das políticas públicas constantes na planilha tarifária e sistema de gratuidade, possibilitando custos de deslocamento mais acessíveis;

9.3 - Adequação do sistema viário para atender com segurança os diversos deslocamentos com prioridade para os modos não motorizados;

9.4- Preparação da equipe de fiscalização de obras e dos construtores por meio de parcerias para construção das rampas acessíveis de desenho universal.

9.5- Programa de construção de acessibilidade universal junto ao comércio local.

9.6- Garantir a acessibilidade as pessoas com mobilidade reduzida nos órgãos públicos com prazo de até 5 anos;



# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## **10 -CONSTRUIR INFRAESTRUTURA DA MOBILIDADE DE FORMA INTEGRADA**

10.1- As Escolas e seu entorno terão prioridade na intervenção da infra estrutura de mobilidade integrada, a infra estrutura deverá conter o conceito de calçada com os três elementos, acessibilidade universal, arborização e sinalização adequada, travessia elevada e iluminação, todos priorizando o pedestre;

10.2- Os Novos loteamentos, deverão ter a calçada com largura mínima 2,5 m, com acessibilidade universal e deverão estabelecer o mobiliário urbano somente na faixa de serviço;

10.3 - Os Novos loteamentos deverão ter as vias com atendimento ao transporte público futuro considerando os raios de giro adequados a veículos de transporte coletivo de média capacidade e priorização das vias para o itinerário de modo que o usuário não ande mais de 500 metros;

10.4 – Criação do Fundo Municipal para Mobilidade Urbana para investimentos prioritários nas infraestruturas do transporte público, modais não motorizados e segurança viária.

## **11 - ACOMPANHAR, AVALIAR E REVISAR AS AÇÕES PREVISTAS NO PLANO DE MOBILIDADE**

11.1- Criar metodologia de avaliação de resultado das ações propostas;

11.2 - Criar um órgão de participação ampla e democrática da sociedade para acompanhar, revisar e avaliar o resultado das ações por meio de:

Observatório da Mobilidade ou

Conselho da Mobilidade ou

Grupo de Gestão da Mobilidade

11.3 - Criar o mapa com localização dos AT e das Intervenções para redução dos mesmos com atualização semestral.

11.4 - Avaliar o Plano de Mobilidade a cada 5 anos e Revisar no prazo de 10 anos.

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

## Legenda

-  Hidrografia
-  Viário
-  Praças Públicas
-  Área Projeto Piloto
-  Etapa 1
-  Etapa 2

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS



SISTEMA DE COORDENADAS GEOMÉTRICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limes, Localidades Carta 1:500,000  
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
USGS - United States Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria  
USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

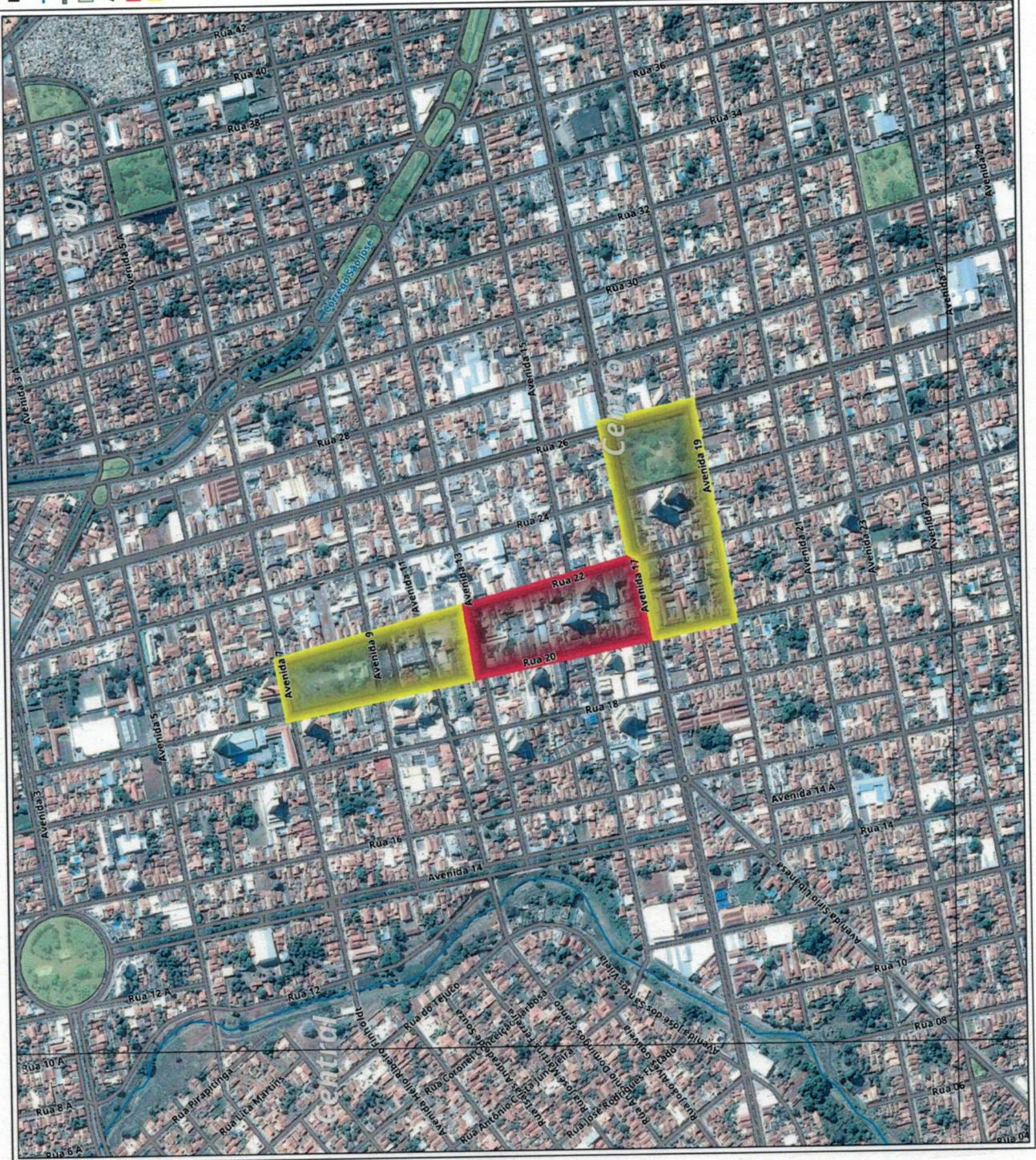


PREFEITURA MUNICIPAL DE ITUIUTABA - MG

PROJETO: PLANO DE MOBILIDADE URBANA ITUIUTABA - MG - 2016/2017

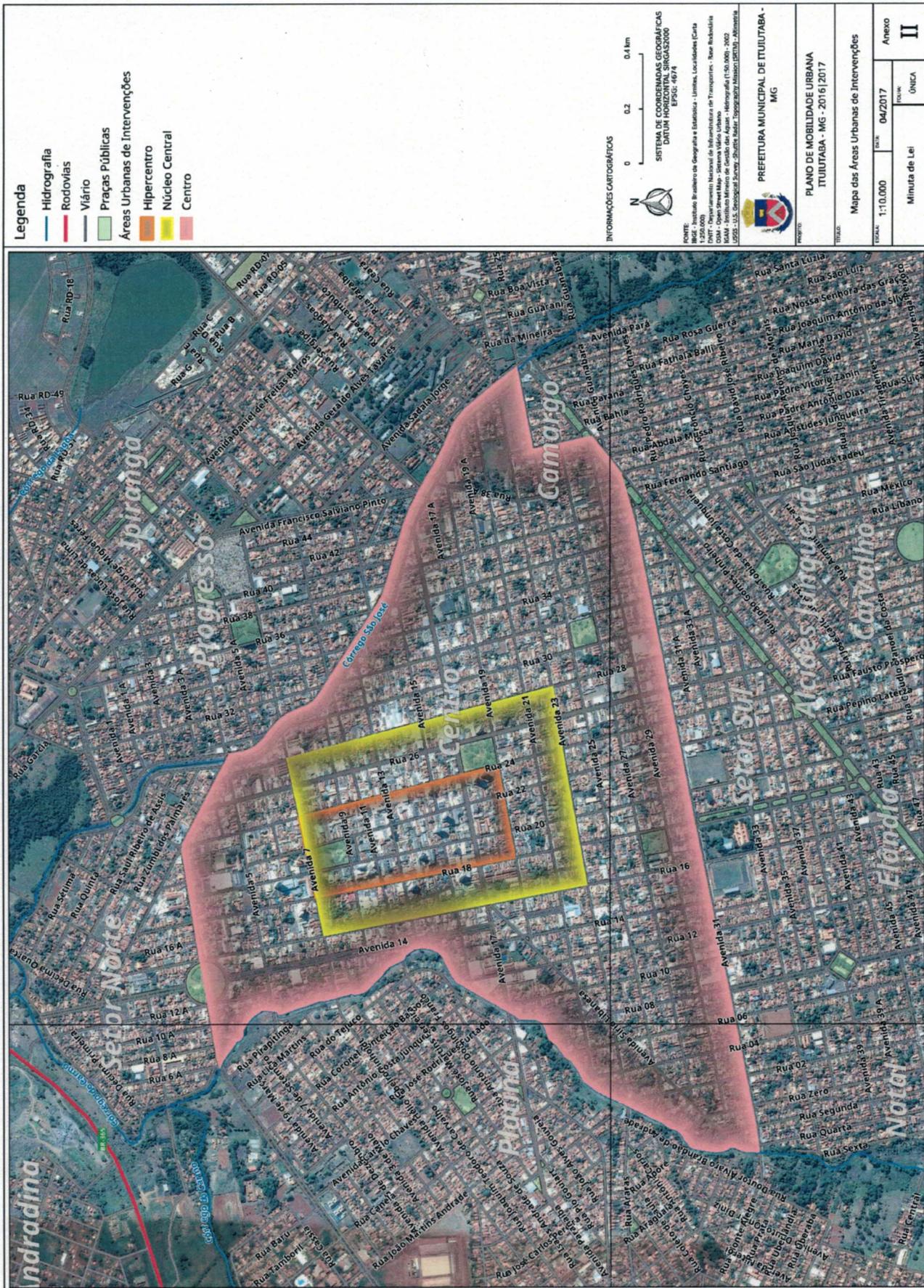
TÍTULO: Mapa Área do Projeto Piloto

ESCALA: 1:5.000	DATA: 04/2017	Anexo I
	FECHA: ÚNICA	
Minuta de Lei		

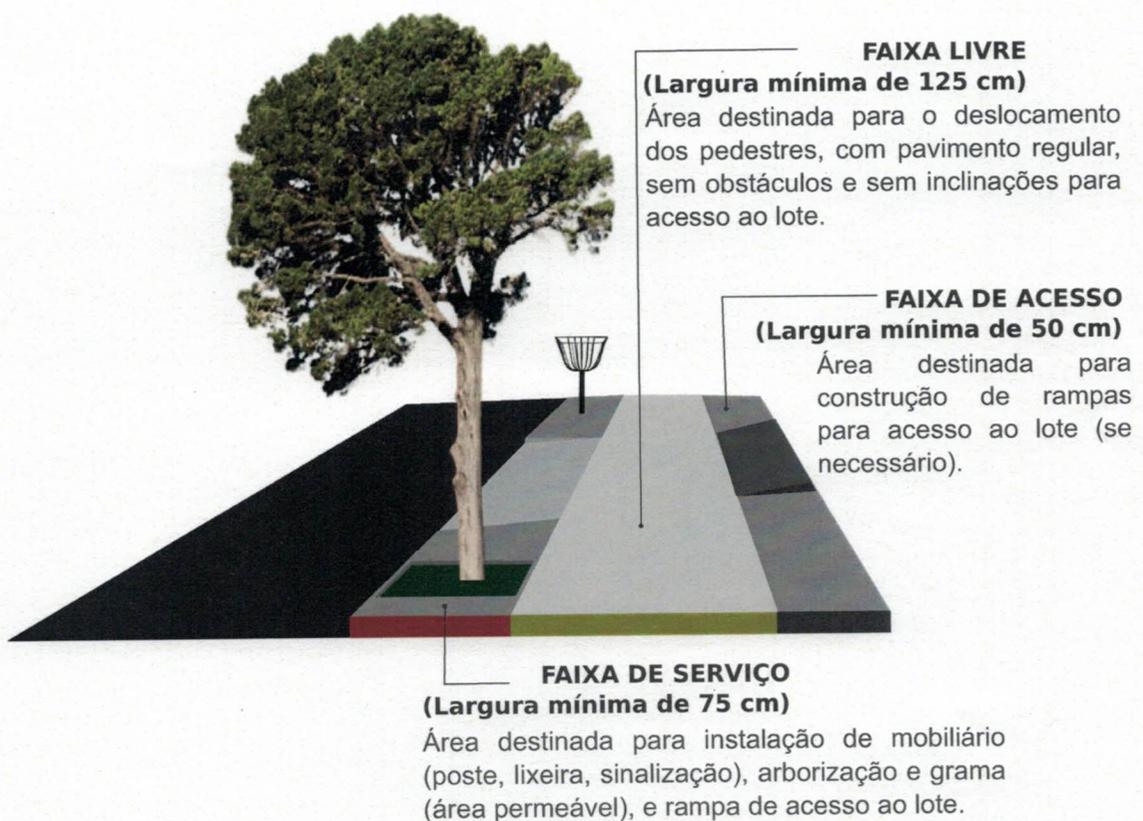


*[Handwritten signature]*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA

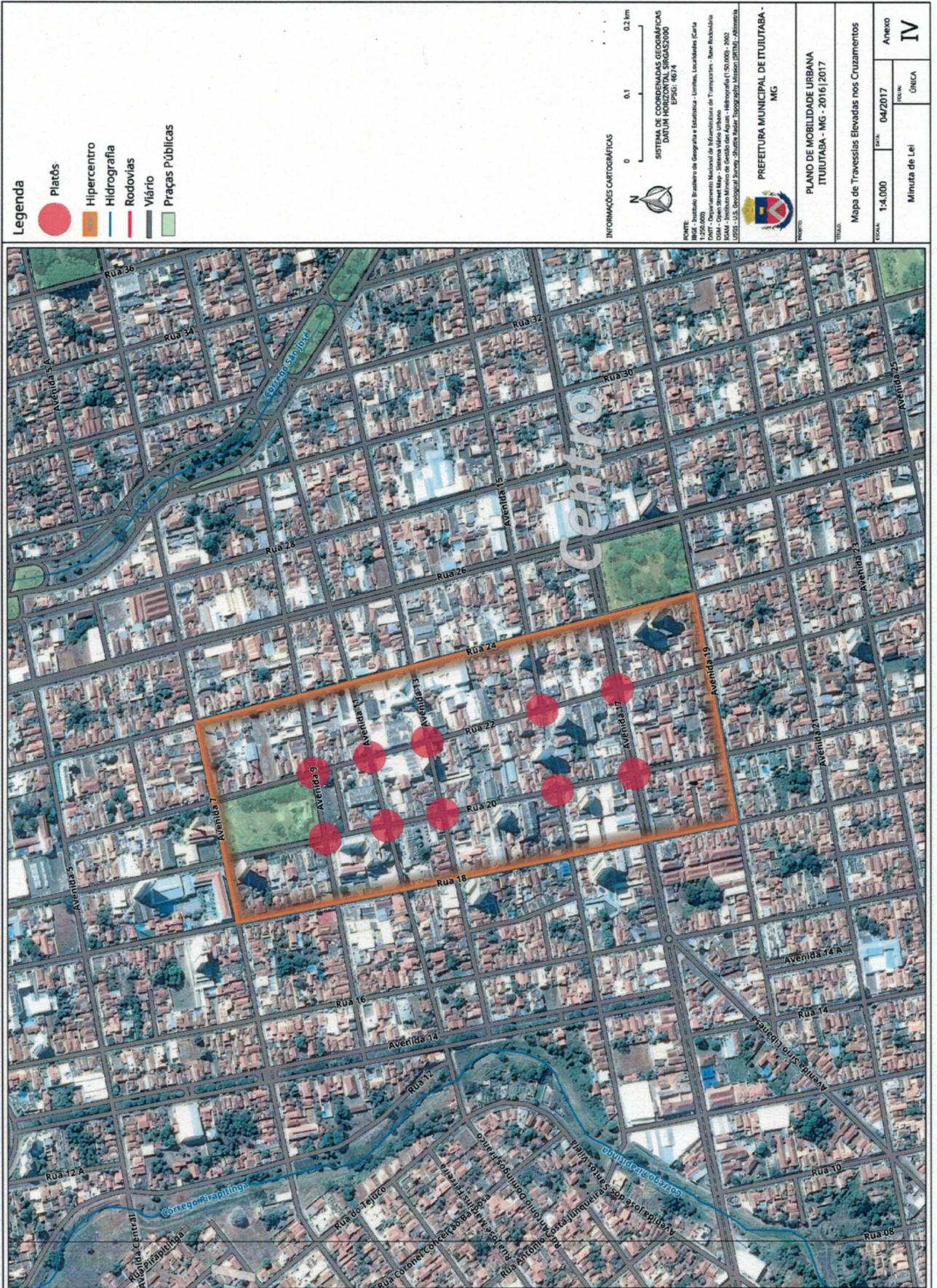


# PREFEITURA DE ITUIUTABA



		<b>PREFEITURA MUNICIPAL DE ITUIUTABA (MG)</b>	
<small>PROJETO:</small> PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITUIUTABA - MG - 2016 2017			
<small>TÍTULO:</small> Perfil Modelo de Calçada			
<small>ESCALA:</small>	Sem Escala	<small>DATA:</small>	04/2017
	Minuta de Lei	<small>FOLHA:</small>	ÚNICA
	Minuta de Lei	<small>FOLHA:</small>	ÚNICA
		<small>FOLHA:</small>	ÚNICA
			Anexo
			III
			III
			III
			Anexo

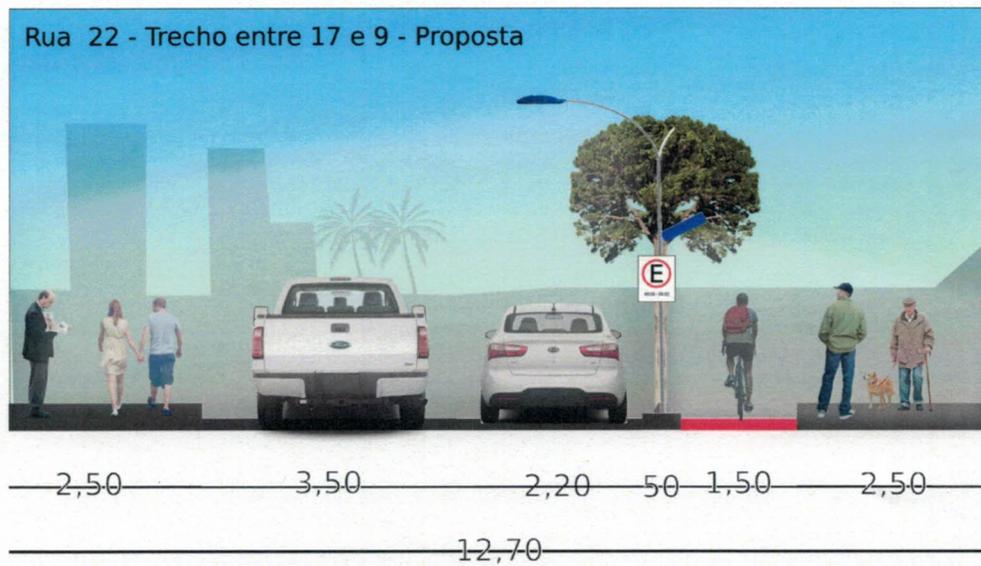
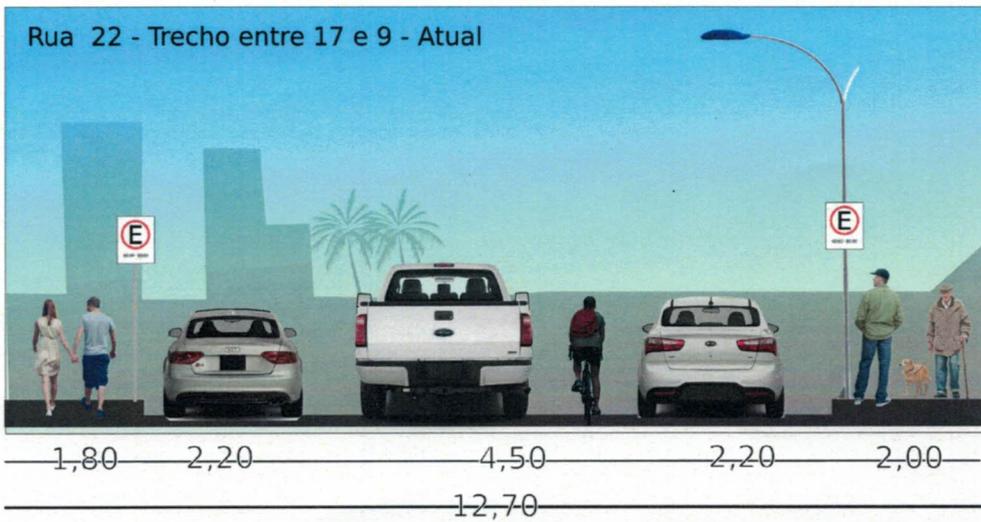
# PREFEITURA DE ITUIUTABA



*Assinatura*



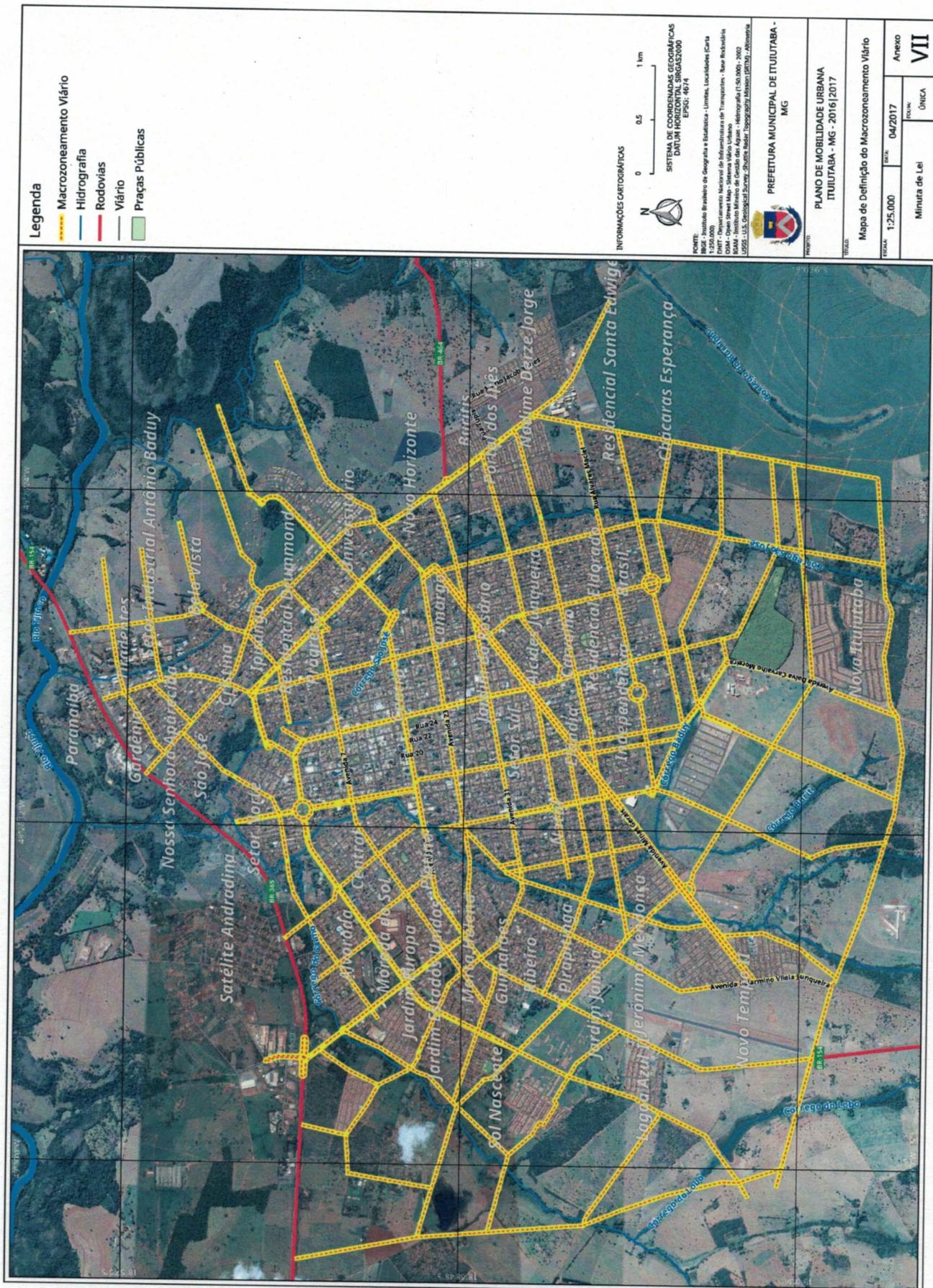
# PREFEITURA DE ITUIUTABA



 PREFEITURA MUNICIPAL DE ITUIUTABA (MG)	
PROJETO: PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITUIUTABA - MG - 2016 2017	
TÍTULO: Perfil Proposta de Ciclovia	
ESCALA: Sem Escala	DATA: 04/2017
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA
Anexo <b>VI</b>	

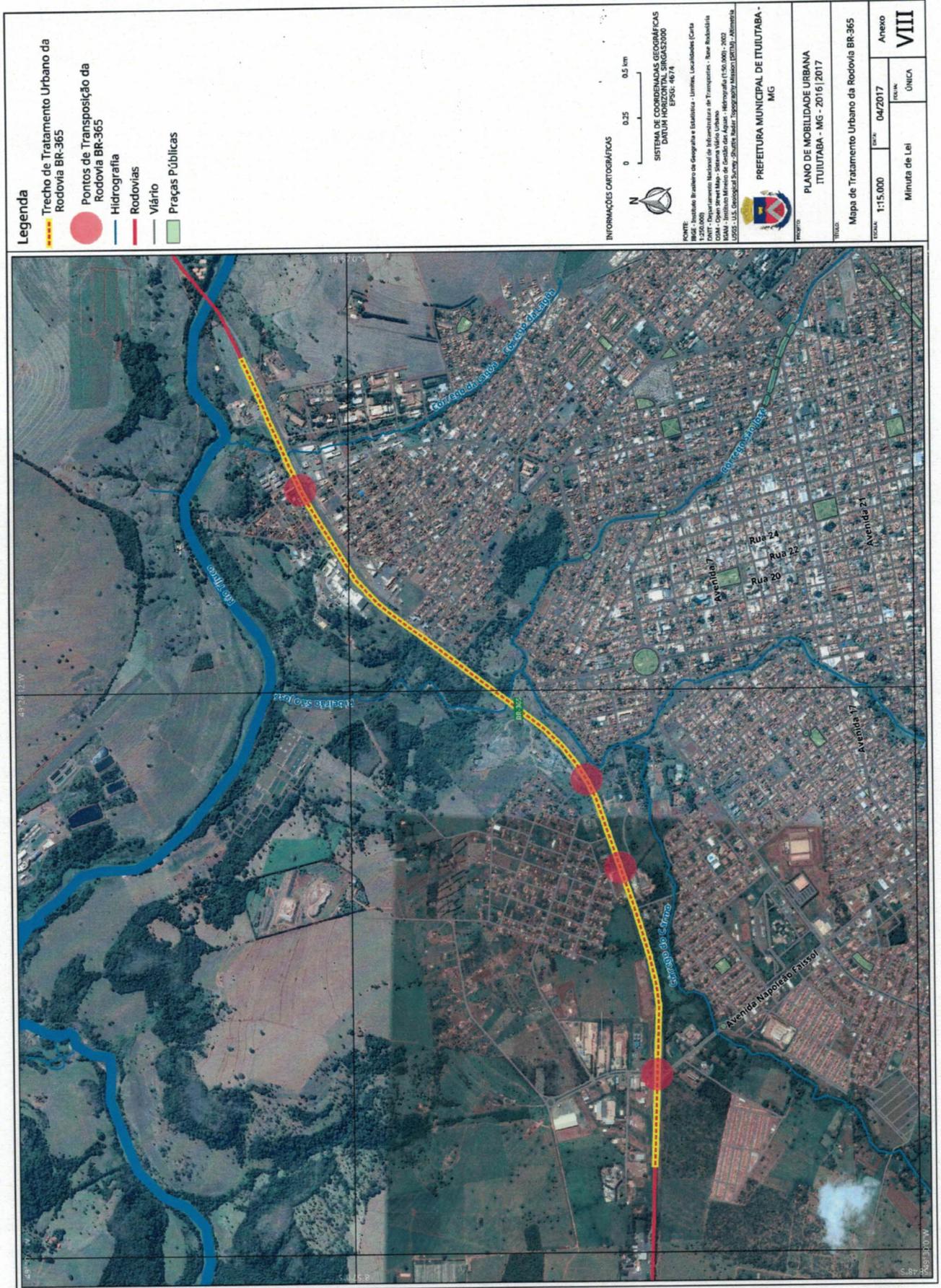
*Assinatura*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA



*Signa*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA



*Assinatura*

# PREFEITURA DE ITUIUTABA



PREFEITURA MUNICIPAL DE  
ITUIUTABA (MG)

PROJETO:

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE  
ITUIUTABA - MG - 2016|2017

TÍTULO:

Proposta de Perímetro Urbano da Prefeitura

ESCALA:

Sem Escala

DATA:

04/2017

Anexo

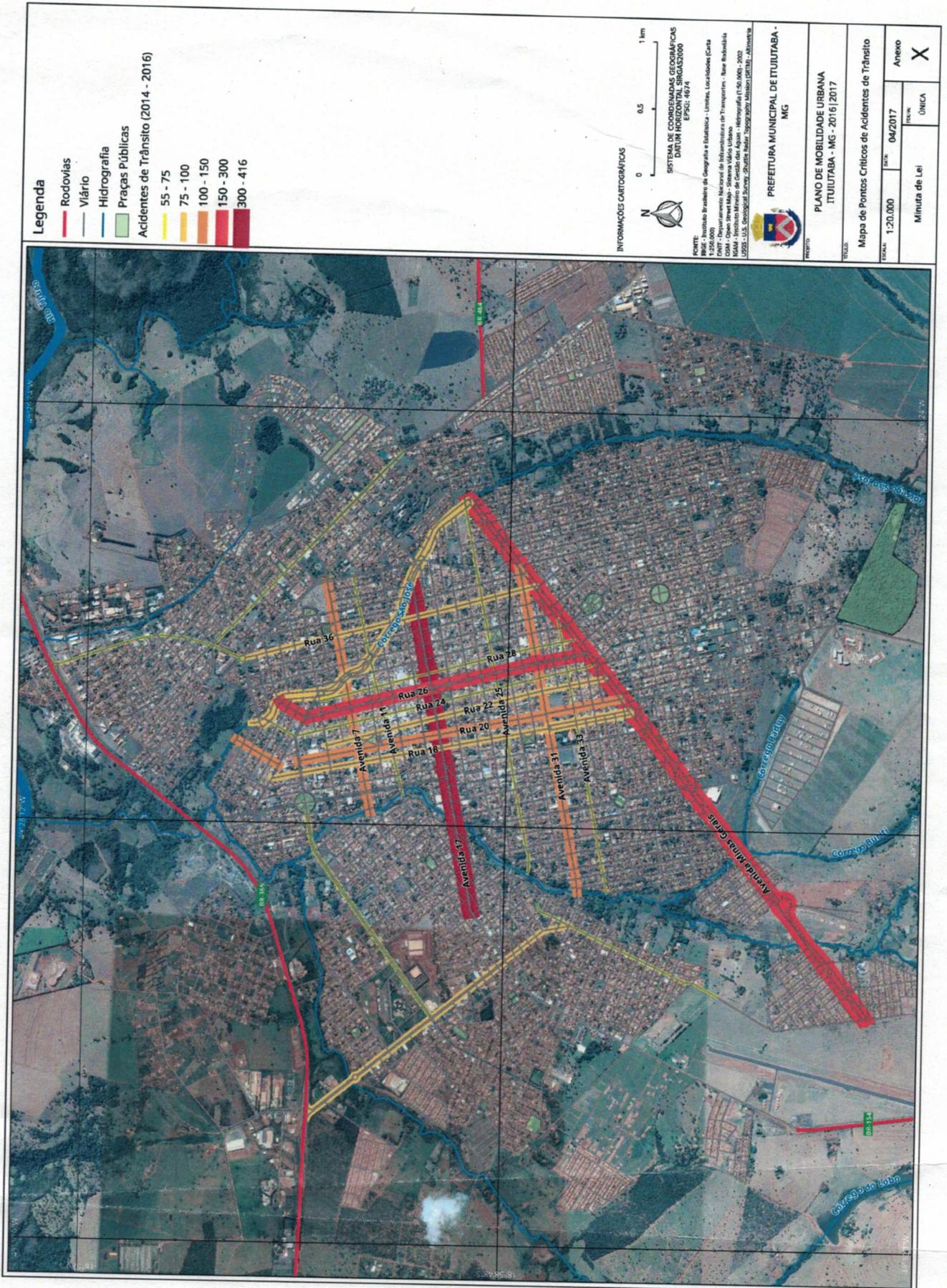
Minuta de Lei

FOLHA:

ÚNICA

**IX**

# PREFEITURA DE ITUIUTABA



*Assinatura*