

Autógrafo de Lei nº 19/2023

Institui o Plano de Mobilidade Urbana para o município Ibiapina - CE, e dá outras providências relacionadas.

Autor: Poder Executivo

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano Mobilidade Urbana de Ibiapina - CE e estabelece as ações para sua implementação, acompanhamento e avaliação de seus impactos, em consonância com as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Participativo do Município de Ibiapina e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana 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 modos de transporte.

Art. 3º O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São modos de transportes urbanos:

- I - Motorizados; e
- II - Não-motorizados.

§ 2º São serviços de transportes urbanos:

- I - De passageiros:
 - a) coletivo; e
 - b) individual; II - De cargas.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - Vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - Estacionamentos;
- III - Terminais, estações e demais conexões;
- IV - Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - Sinalização viária e de trânsito;
- VI - Equipamentos e instalações; e
- VII - Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

- VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional; e
- VIII - Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE IBIAPINA

SEÇÃO I
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA O MUNICÍPIO DE IBIAPINA

Art. 7º O Plano de Mobilidade Urbana de Ibiapina é orientado pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - Promover a integração entre desenvolvimento urbano e transportes;
- II - Estimular os modos ativos e a sustentabilidade no transporte;
- III - Promover a adequação do transporte coletivo semiurbano;
- IV - Garantir a segurança dos deslocamentos;
- V - Desenvolver o potencial turístico da cidade;
- VI - Garantir a mobilidade e acessibilidade universal;
- VII - Estruturar a gestão dos transportes.

Art. 8º Como diretrizes específicas, o Plano de Mobilidade Urbana de Ibiapina contempla:

- I - Considerar o uso do solo existente e seu potencial, visando o incremento de potencialidade e a mitigação de problemáticas encontradas relacionadas à mobilidade; II - Democratizar a oferta de equipamentos públicos em áreas nas quais o uso habitacional esteja consolidado, visando a criação de diversas centralidades nos bairros;
- III - Melhorar a acessibilidade da população de baixa renda dependendo do transporte público rural, criando-se e regulamentando-se esse sistema e reduzindo-se os tempos de caminhada, de espera nas paradas e dentro dos veículos;
- IV - Incorporar ações que busquem integrar equipamentos de interesse patrimonial e turístico;
- V - Considerar o patrimônio natural a ser mantido para incrementar a infraestrutura urbana existente;
- VI - Promover medidas de moderação de tráfego em áreas de grande fluxo de pedonal, favorecendo a priorização dos modos ativos e a segurança viária dos pedestres;
- VII - Estabelecer eixos de deslocamento de pedestres interliguem os principais equipamentos urbanos e polos atratores de viagens;
- VIII - Implantar uma rede cicloviária integrada aos principais PGV e conectada entre si, permitindo deslocamentos seguros e confortáveis;
- IX - Agregar atratividade ao uso da bicicleta por meio da implantação de infraestrutura cicloviária, como bicicletários e paraciclos, sinalização viária e arborização;
- X - Promover a inclusão da população com restrições de mobilidade e deficiências físicas;
- XI - Melhorar a imagem e a confiabilidade do sistema de transporte público municipal, estabelecendo-se horários fixados de partida das linhas, criando-se uma identidade visual ao sistema municipal de transporte público e melhorando o conforto dos veículos e pontos de parada utilizados;
- XII - Implantar um Terminal Rodoviário Municipal de modo a melhorar a acessibilidade da população;
- XIII - Trazer segurança aos embarques e desembarques e no transporte dos alunos atendidos pelo transporte escolar;
- XIV - Regulamentar o transporte escolar, equilibrando e organizando a oferta de acordo com a demanda de transporte de alunos;
- XV - Reduzir a ocorrência de acidentes sem vítimas e eliminar a ocorrência de acidentes com vítimas, sobretudo fatais;
- XVI - Favorecer a orientação dos motoristas através de sinalização indicativa na Sede e nos distritos que aponte a localização dos principais PGV da cidade e que conduza os fluxos de passagem quanto às rotas de travessia;
- XVII - Criação de uma célula para a coordenação do Plano de Mobilidade Urbana de Ibiapina, incluindo uma equipe técnica responsável para projetos, divulgação e fiscalização;
- XVIII - Estabelecer padrões de segurança do transporte e do trânsito e definir como acontecerá os processos de controle, fiscalização e educação de trânsito;
- XIX - Estabelecer sistemas de instituição das rotinas de gestão da regulamentação e gestão de transportes públicos, e;
- XX - Ampliar a oferta de estacionamentos, aumentando a disponibilidade de vagas.

SEÇÃO II

GESTÃO DE MELHORIAS NA MOBILIDADE URBANA DE IBIAPINA

Art. 9º Os estudos para melhorias na mobilidade urbana devem ser constantes e ocorrer de forma periódica, em conjunto com a população, de forma a identificar os problemas, propor as melhores soluções para uma cidade acessível a todos e acompanhar os avanços ocorridos.

Art. 10 Propõe-se a criação de uma Conferência Municipal de Política Urbana, a ser realizada com periodicidade de 2 anos, visando avaliar os impactos das políticas públicas implementadas.

Art. 11 Com o objetivo de promover a melhoria da acessibilidade e de urbanismo, o Poder Executivo priorizará:

I - A promoção do equilíbrio urbanístico nas áreas ocupadas através de requalificação dos usos e do sistema viário, calçadas com acessibilidade universal, ruas 'completas' e segurança viária;

II - A promoção de medidas visando ampliação e integração entre bairros e áreas urbanas periféricas e rurais do município, por meio de intervenções voltadas para a acessibilidade e a conectividade da malha viária, com a eliminação ou reestruturação de transposições de barreiras urbanísticas e naturais;

III - A implantação de mobiliário urbano, segundo a Norma 9283/86, classificados em circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, segurança pública e proteção, abrigo, comércio, informação e comunicação visual, ornamentação da paisagem e ambientação urbana; a implantação de sinalização sonora, visual e tátil, dedicada a pedestres, ciclistas e às pessoas com necessidades especiais;

III - A ampliação das opções de espaços de lazer, como academias ao ar livre, praças, pistas para cooper e de caminhada;

IV - A definição de áreas públicas permitidas para ocupação pelo comércio;

V - A criação de faixas de pedestres elevadas e definição de vias pedonais e compartilhadas; e

VI - A adequação dos veículos de transporte público à acessibilidade universal.

Art. 12 Com o objetivo de consolidar a infraestrutura de circulação no Município, o Poder Executivo priorizará:

I - Adequação da pavimentação das faixas de rolamento e das calçadas;

II - Sinalizações horizontal e vertical adequadas para pedestres e veículos;

III - Criação de instrumentos efetivos de combate a loteamentos clandestinos, havendo aplicação efetiva de penalidades e monitoramento do desenvolvimento da infraestrutura urbana;

IV - Implantação de uma malha cicloviária;

V - Promoção de melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes; e

VI - Melhoria do esgotamento sanitário e da drenagem.

Art. 13 São ações a serem implementadas para garantia da segurança viária:

I - Regulamentação e padronização das vagas e dos estacionamentos públicos e particulares;

II - Implantação de equipamentos redutores de velocidade em trechos críticos de acidentes, zonas residenciais ou de grande fluxo de pedestres;

III - Criação de zonas de tráfego lento em áreas residenciais, em travessias de grande fluxo do transporte não motorizado ou em pontos críticos;

IV - Promoção de integração entre modos de transporte, como forma de minimizar o uso do veículo individual;

V - Redução da largura nos cruzamentos, eliminando estacionamento e ampliando os passeios junto aos cruzamentos, permitindo melhores condições de visibilidade e menores distâncias de travessias; e

VI - Promoção da melhoria de coleta de dados de acidentes de trânsito.

Art. 14 O Poder Executivo priorizará o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade com o objetivo de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade.

Art. 15 O Poder Executivo priorizará a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito, com o objetivo de promover a segurança no trânsito.

CAPÍTULO III **DAS VIAS PARA VEÍCULOS MOTORIZADOS**

Art. 16 As funções das vias segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, são apresentadas a seguir:

- a) Via Troncal: estabelece conexões entre as vias de tráfego intenso que conectam Ibiapina a outros municípios e/ou Estados vizinhos. Deve conter, no mínimo, duas faixas de circulação, podendo variar para mais a depender da largura da via existente, considerando-se a existência de faixas com duplo sentido de deslocamento. Deve haver restrição de estacionamento em toda a extensão da via;
- b) Via Arterial: permite ligações intraurbanas com média ou alta fluidez no município, tendo como principal função estruturar o fluxo de veículos, conectando as vias troncais que cortam a cidade. Deve comportar, no mínimo, duas faixas de circulação sempre que a caixa seja compatível com essa delimitação. Devido à função de articular todo o tráfego na Sede, não é recomendada a destinação de faixas para estacionamento ao longo da via;
- c) Via Coletora: recebe e distribui o tráfego das arteriais e, especialmente, das troncais, como a CE-253 e a CE-187, conectando o fluxo aos bairros do município de Ibiapina. Deve apresentar constância entre fluidez e acessibilidade dos deslocamentos, ofertando, no mínimo, duas faixas de circulação. Recomenda-se a restrição de estacionamento nas vias coletoras que cruzam a área central do município; e
- d) Via Local: tem a função principal de promover os deslocamentos entre bairros e porções dos distritos municipais, abrangendo todas as demais vias existentes que não estão classificadas em nenhum dos outros quatro tipos de vias apresentados. O estacionamento paralelo ao passeio é permitido quando a caixa viária do trecho classificado como local permitir, pelo menos, a requalificação de calçadas com as medidas mínimas predefinidas.

CAPÍTULO IV **DAS VIAS DE PEDESTRES**

Art. 17 Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, a ser construída pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 18 As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, com largura mínima de 1,20 metro.

Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito fluido de pessoas, conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Art. 19 São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

- I - o proprietário;
- II - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada; e
- III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único. Depois da realização das obras, o pavimento da calçada deverá reconstruído à sua perfeita ordem.

Art. 20 A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), e a largura mínima é de 2 (dois) metros, devendo o pavimento ter superfície regular, conforme a Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Parágrafo único. Em casos especiais, poderá haver rampas superiores, em função da topografia local. No entanto, a cada trecho de ruas de até 60 (sessenta) metros, deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

Art. 21 Em alguns trechos de circulação, definidos neste Plano, deverão ser criadas praças lineares com área exclusiva para pedestres e outras vias exclusivas para tráfego pedonal.

CAPÍTULO V DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 22 Estacionamentos de bicicletas – bicicletários e paraciclos – deverão ser projetados nas adjacências do novo terminal, região central e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins, de acordo com o presente Plano.

Parágrafo único. Os estacionamentos devem ser dotados de paraciclos, placas informativas, placas direcionais e de alerta.

Art. 23 A largura mínima de cada ciclofaixa/ciclovía deverá ser de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,40m (dois metros e quarenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º As ciclovias, separadas fisicamente das faixas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível e semafórica, se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclofaixas/ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e o acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 24 Fica sob responsabilidade da gestão municipal o detalhamento e a atualização do Sistema Cicloviário, seguindo as diretrizes propostas pelo Plano de Mobilidade para este tipo de sistema, assim como a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário.

Art. 25 A proposição de um Sistema Cicloviário integrado e eficiente para Ibiapina integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

CAPÍTULO VI DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 26 A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada de Ibiapina deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre-pico.

Art. 27 Deve-se adotar:

I - Sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos, indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes;

II - Sinalização horizontal, independentemente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres; e

III - Sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico.

Art. 28 Os cruzamentos semaforizados, próximos a equipamentos que atraem viagens a pé, deverão contemplar um período do ciclo semaforico exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que esses possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

§ 1º O tempo mencionado no caput deste Artigo será indicado através de porta- foco independente e fase exclusiva;

§ 2º Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

Art. 29 Todos os cruzamentos semaforizados devem ser dotados de faixas de retenção exclusivas para motocicletas, posicionadas antes da faixa de pedestres e após a linha de retenção dos veículos.

CAPÍTULO VII DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 30 As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido, principalmente na área central do município.

Art. 31 Devem-se prover áreas específicas de estacionamento para pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN N° 303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 32 Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, desde que não se sobreponha às áreas públicas de circulação e calçada, condicionada à prévia análise e à aprovação pelo órgão gestor municipal responsável.

Art. 33 As áreas de estacionamento irregulares devem ser vistoriadas e requalificadas em prol da melhoria da acessibilidade local, seguindo as diretrizes dispostas nesta Lei, sendo aplicadas também em trechos de rodovias que sejam municipalizados.

Parágrafo único. Estacionamentos perpendiculares à via sobre as calçadas devem ser retirados, liberando os trechos que margeiam os lotes apenas para circulação de pedestres. Tais vagas subtraídas podem ser substituídas por estacionamentos paralelos ao meio-fio quando em acordo com a classificação viária local.

CAPÍTULO VIII DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS

Art. 34 Para efeito desta Lei, são considerados Polos Geradores de Viagens (PGVs):

- I - Escolas, faculdades e universidades;
- II - Hospitais e clínicas de médio e grande porte;
- III - Indústrias de médio e grande porte;
- IV - Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V - Centros de compras, como shoppings centers;
- VI - Mercados de grande e médio porte;
- VII - Igrejas;
- VIII - Centros cívicos;

- IX - Edificações de serviços públicos;
- X - Estádios e ginásios esportivos;
- XI - Terminais de cargas; e
- XII - Outros empreendimentos com alta atratividade de viagens em prol do seu uso.

Parágrafo único. Fica definida a exigência da realização de Relatórios de Impacto sobre o Sistema de Trânsito (RIST) para todos os empreendimentos classificados com Polos Geradores de Viagens ou quaisquer outros que, quando em operação, possam afetar a mobilidade local e regional. Tal estudo deve ter seu escopo elaborado pelo órgão gestor municipal responsável, o qual também será responsável pela avaliação dos documentos pertinentes e aprovação ou desaprovação da implantação do respectivo PGV.

Art. 35 Deverão ser previstas estacionamentos internos aos lotes ou edificações que se caracterizem como Polos Geradores de Viagens, de acordo com seu tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes. As vagas determinadas devem estar em local apropriado, de fácil acessibilidade e possível de ser usadas por diferentes modos de transporte (bicicletas, motocicletas, automóveis etc.).

Parágrafo único. Devem ser destinadas vagas específicas para Portadores de Necessidades Especiais (PNE), Idosos e Gestantes, de acordo com as legislações nacionais vigentes.

Art. 36 Em Polos Geradores de Viagens com grande atração de deslocamentos a pé e/ou por transporte público, serão elaborados projetos de circulação para prioridade de acesso a pedestres e promoção de segurança viária de outros modos em detrimento dos veículos particulares.

CAPÍTULO IX

DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

Art. 37 Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos no Município de Ibiapina devem estar de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 38 Devem ser realizados estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflitos de tráfego e riscos de acidentes de trânsito.

§ 1º Os conflitos de tráfego e riscos de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de Polos Geradores de Viagens ou de grande extensão de via com presença de comércios e serviços, por trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§ 2º Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes Polos Geradores de Viagens, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para a definição de limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada, quando necessário.

Art. 39 Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para possível definição de limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação local.

Art. 40 Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE PÚBLICO
SEÇÃO I

DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 41 Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Diretor Urbanístico de Ibiapina.

Art. 42 As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana ao longo dos corredores viários de transporte, além de garantir a eficiência e a prioridade desses serviços ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente, seguindo as seguintes diretrizes:

I - Criação e regulamentação do transporte público rural com a criação de linhas que atendam a essa demanda da população que se desloca dos distritos para a sede, com itinerários e paradas que passem por todos os pontos com demanda de viagens, aumentando a acessibilidade nos diversos setores da população;
II - Implantação de pontos de parada estruturados e distribuídos de forma eficiente para atendimento da população;

Art. 43 A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem. Os equipamentos referidos podem conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

Art. 44 A administração pública deverá promover a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ao transporte coletivo, bem como usuários com mobilidade reduzida e idosos, tornando a frota e os equipamentos de infraestrutura física e operacional adequados à sua utilização.

Art. 45 A administração pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.

SEÇÃO II
DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

Art. 46 A administração pública deverá licitar a operação dos serviços de transporte escolar, adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para o controle operacional, além de aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

Parágrafo único. O órgão gestor municipal responsável deve, com periodicidade de dois anos, reavaliar as matrículas escolares em cada bairro e localidade e traçar ações de atualização de rotas, programação de horários e tamanho da frota para melhor atendimento dos alunos usuários do sistema.

SEÇÃO III
DO TRANSPORTE POR APLICATIVOS

Art. 47 De acordo com a Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018, o transporte remunerado privado individual de passageiros fica definido como serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto

ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo único. Cabe ao órgão gestor municipal responsável a fiscalização dos serviços prestados por meio de aplicativos, além da disposição de serviços para emissão de certificado de registro e licenciamento de veículos destinados a este fim.

CAPÍTULO XI

DA GESTÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 48 Os instrumentos da gestão do sistema municipal de mobilidade urbana são:

- I - Adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;
- II - Implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público;
- III - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições.

Art. 49 O monitoramento da efetiva implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Ibiapina ocorrerá através das seguintes ações a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo:

- I - Formar uma célula de gestão da mobilidade, com equipe multidisciplinar de diversos setores, que se reúna com periodicidade para que possam tratar das questões da mobilidade municipal;
- II - Elaborar um guia com indicadores de desempenho que permitam avaliar o atendimento às diretrizes deste Plano, bem como determinar os meios de monitoramento; e
- III - Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão gestor municipal responsável, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade às ações do Plano de Mobilidade Urbana de Ibiapina, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 50 As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

- I - A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho; e
- II - A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 51 As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ocorrer em até 05 (cinco) anos e poderão ser realizadas em conjunto com as revisões do Plano Diretor de Urbanístico de Ibiapina, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

CAPÍTULO XIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 52 São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - ANEXO I: Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ibiapina
- II - ANEXO II: Tabela de Definições

Art. 53 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 54 Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de Ibiapina, 22 Maio de 2023.



RODRIGO MELLO MARINHO

Presidente da Câmara Municipal de Ibiapina-Ce.

**CÂMARA
MUNICIPAL**
DE IBIAPINA