



Elaboração dos Planos de
Mobilidade Urbana

CONDER

plano de mobilidade urbana

Itapiranga - SC

Versão Preliminar do PlanMob

Execução:

Realização:



**Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana dos municípios associados
ao Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento Regional - CONDER**



**ETAPA 05 – MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA
MUNICIPAL**

Novembro / 2025



Equipe Técnica Municipal:

Arlei Eidt - Procurador Geral do Município;

Julian Rudjеле Wildner - Chefe de Gabinete;

Mauro José Delavy - Diretor de Engenharia e Arquitetura;

Regis Kuermer Bittencourt - Engenheiro Civil;

Franciele Rohr - Arquiteta;

Maciel Welter - Secretário Municipal de Finanças e Planejamento;

Ademir Rohden - Auditor Fiscal Tributário;

Pablo José Guareschi - Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Marcelo Weschenfelder dos Santos - Presidente do Conselho da Cidade
de Itapiranga.



Equipe Técnica da Consultoria:



EMPRESA ALTO URUGUAI ENGENHARIA E PLANEJAMENTO DE CIDADES

CNPJ: 19.338.878.0001-60

www.altouruguai.eng.br

Escritório Concórdia - SC

Rua Abramo Eberle, 136 - Sala 101 - Centro

CEP: 89.700-204

EQUIPE TÉCNICA:

Diêmesson Hemerich – Arquiteto e Urbanista;

Fátima Franz - Arquiteta e Urbanista, Especialista em Administração Pública;

Fábio Martins de Oliveira - Arquiteto e Urbanista, Doutor em Desenvolvimento Regional;

Maycon Pedott - Engenheiro Ambiental, Especialista em Gestão de Municípios;

Marcos Roberto Borsatti - Engenheiro Ambiental, Especialista em Gestão de Municípios;

Jackson Antonio Bólico - Engenheiro Sanitarista, Especialista em Direito Ambiental;

Ediane Mari Biasi - Assistente Social, Especialista em Educação;

Roberto Kurtz Pereira – Advogado, Especialista em Administração Pública;

Willian de Melo Machado - Analista de Sistemas, Especialista desenvolvimento de software;

Elton Magrinelli – Biólogo;

Joana Fernanda Sulzenco – Administradora.



Realização:



CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL – CONDER

**ETAPA 05 – MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE
URBANA MUNICIPAL**

CONTRATO Nº070/2022

**PROCESSO LICITATÓRIO 31/2022 – CONCORRÊNCIA Nº01/2022 –
CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL -
CONDER**

OBJETO: Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana dos municípios de Belmonte, Dionísio Cerqueira, Guaraciaba, Itapiranga, Palmitos, Saudades e Tunápolis.



Sumário

TÍTULO I	8
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS	8
TÍTULO II	14
DAS ESCALAS DE ABRANGÊNCIA	14
CAPÍTULO I	15
DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA REGIONAL E MUNICIPAL	15
CAPÍTULO II	15
DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA URBANA	15
TÍTULO III	16
DA ESTRUTURA GERAL DO PLANMOB	16
CAPÍTULO I	17
DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA	17
Seção I	17
Tipologia de Transporte Predominante	17
Seção II	20
Do Serviço de Táxi, Mototáxi e dos Serviços Remunerados de Transporte Privado Individual de Passageiros – Transporte por Aplicativo	20
Seção III	22
Do Transporte Escolar	22
CAPÍTULO II	23
SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	23
CAPÍTULO III	25
INFRAESTRUTURA E ACESSIBILIDADE	25
Seção I	26
Da Hierarquia Viária	26
Seção II	31
Da Pavimentação das Vias Urbanas	31
Seção III	31
Da Sinalização Viária	31
Seção IV	33
Qualificação da Infraestrutura de Circulação dos Pedestres	33
Seção IV	39
Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas	39
Seção V	40
Do Terminal Rodoviário Intermunicipal	40
Seção VI	41
Aeroporto	41



CAPÍTULO IV	41
DO TRANSPORTE DE CARGAS	41
Seção I	41
Da Carga e Descarga	41
CAPÍTULO V	42
DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM	42
CAPÍTULO VI	43
DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS	43
Seção I	44
Da Regulamentação e Sinalização	44
CAPÍTULO VII	45
DAS CIRCULAÇÕES RESTRITAS OU CONTROLADAS	45
TÍTULO IV	47
DO MONITORAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO	47
CAPÍTULO I	47
DA ESTRUTURA DE GESTÃO	47
Seção I	47
Das Atividades da Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo e do Conselho Municipal de Trânsito	47
Seção II	48
Da Criação do Conselho Municipal de Trânsito	48
Seção III	49
Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	49
Seção IV	51
Do monitoramento	51
CAPÍTULO IV	52
DISPOSIÇÕES FINAIS	52
ANEXO I - MAPA DOS PRINCIPAIS ACESSOS	54
ANEXO II – MAPA DE HIERARQUIA MUNICIPAL	55
ANEXO III – HIERARQUIA VIÁRIA	56
ANEXO IV – LARGURA DAS CAIXAS VIÁRIAS	57
ANEXO V – MAPA DA ROTA ACESSÍVEL PRIORITÁRIA	63
ANEXO VI - MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	64
ANEXO VII – MAPAS DE FLUXO	65
ANEXO IX – MODELOS DE CALÇADA	68
ANEXO X – MODELO DE VAGA DE CARGA E DESCARGA	72
ANEXO XII – MODELO DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS	73



**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº...../2025, DE DE
..... DE 2025**

Institui a Política de Mobilidade Urbana de Itapiranga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS

Art 1º Esta Lei Complementar institui o Plano de Mobilidade Urbana de Itapiranga – PlanMob e estabelece as diretrizes para a gestão e o monitoramento de sua implementação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana nos moldes previstos no artigo 24 da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e no Plano Diretor Municipal.

Art 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Itapiranga obedece aos seguintes princípios:

- I. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- II. Reconhecimento do espaço público de circulação como bem comum e pertencente de forma igual a todos;
- III. Planejamento e avaliação da Política de Mobilidade de Itapiranga com participação social e gestão democrática;
- IV. Garantia de um sistema de circulação universalmente acessível;
- V. Equidade de acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, quando houver essa tipologia de transporte;
- VI. Deslocamentos seguros aos cidadãos;
- VII. Gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;



-
- VIII. Distribuição igual dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; e
 - IX. Desenvolvimento sustentável da cidade de Itapiranga, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

Art 3º A Política de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- X. Integração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapiranga à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do solo;
- XI. Prioridade dos deslocamentos não motorizados em relação aos deslocamentos motorizados, assim como prioridade do transporte coletivo em relação ao transporte individual;
- XII. Integração entre os diferentes modais de transporte urbano;
- XIII. Desenvolvimento ambiental, social e econômico no deslocamento de pessoas e cargas na cidade;
- XIV. Incentivo ao desenvolvimento tecnológico promovendo o uso de energias renováveis e menor poluição;
- XV. Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
- XVI. Fomento à pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- XVII. Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob;
- XVIII. Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob;



Art 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos gerais:

- I. Reduzir as desigualdades físicas e sociais e proporcionar a inclusão social por meio da mobilidade e das diferentes tipologias de transporte, bem como o acesso aos mesmos;
- II. Melhorias no sistema de mobilidade de forma a garantir a acessibilidade e segurança em todo o sistema.
- III. Assegurar a redução de emissão de poluentes no deslocamento de pessoas e cargas, levando à mitigação de impactos e desenvolvimento sustentável;
- IV. Executar prioritariamente as obras de mobilidade incluídas em um planejamento global do município, evitando assim medidas paliativas;
- V. Melhorar a conservação, o dimensionamento e a sinalização das calçadas;
- VI. Realizar trabalho educativo em escolas com temas de mobilidade urbana, especialmente desenvolvendo ações relacionadas ao respeito ao pedestre e valorização do transporte coletivo.
- VII. Promover gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art 5º Para o alcance do objetivo proposto desta Lei, compete ao Poder Público:

- I. Atualizar e realizar diagnósticos que permitam identificar aspectos referentes à mobilidade urbana e a acessibilidade universal de forma constante;



-
- II. Intensificar a fiscalização referente às normas acerca dos regramentos de trânsito, estacionamentos públicos, transporte de carga, construção e conservação de passeios;
 - III. Implantar faixas de pedestre nas vias coletoras, arteriais e de ligação regional, bem como em frente à equipamentos públicos em geral, com alta concentração de travessias, dando prioridade às faixas elevadas, em especial, próximo às escolas, equipamentos de saúde, praças e demais equipamentos de lazer;
 - IV. Desenvolver campanhas de conscientização e políticas de incentivo ao deslocamento realizado a pé ou por modos não motorizados;
 - V. Avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito horizontal, vertical e semafórica, tendo como base normativa as resoluções federais acerca do tema;
 - VI. Desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos;
 - VII. Ampliar e conservar a infraestrutura cicloviária.

Art 6º Das definições

- I. ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. BICICLETÁRIO: local reservado para estacionamento de bicicletas;
- III. CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres;



-
- IV. CANTEIRO: obstáculo físico construído como separador de pistas de rolamento, eventualmente substituído pela sinalização viária;
 - V. CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento, calçada ou do canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
 - VI. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada à circulação de pedestres;
 - VII. ESTACIONAMENTO: local destinado à parada de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque, podendo estar inserido na via ou fora dela, integrado ao sistema de transporte urbano, podendo ser coberto ou descoberto, público ou privado;
 - VIII. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos os passeios públicos e a pista de rolamento;
 - IX. MALHA VIÁRIA: conjunto de vias urbanas do município;
 - X. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso no espaço urbano, mediante o uso de diferentes modos de transporte;
 - XI. TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidade que utilizam veículos automotores;
 - XII. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO: modalidade que utilizam veículos movidos pelo esforço humano ou por tração animal;



-
- XIII. TRAVESSIA: demarcação transversal a pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia de um lado a outro da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e da dos demais usuários da via;
 - XIV. PARACICLO: suporte para fixação de bicicletas, podendo ser instalado em área pública ou privada;
 - XV. PASSEIO PÚBLICO: parte da via pública, entre o alinhamento predial e o meio-fio, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de pedestres, acessos à lotes, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação e sinalização viária;
 - XVI. PEDESTRE: todo aquele que se utiliza das vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, sendo o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;
 - XVII. PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rua destinada à circulação de veículos;
 - XVIII. TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público geral, para realização de viagens com características operacionais específicas;
 - XIX. TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte privado, para a realização de viagens individualizadas e familiares;
 - XX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, efetivado por concessão pública, aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;



-
- XXI. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço público remunerado prestado exclusivamente à passageiro, com destinação única, não sujeito à itinerário fixo nem horário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do poder municipal;
- XXII. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, no perímetro urbano, realizado por veículos apropriados e sendo permitido para caminhões com dois eixos;
- XXIII. VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;
- XXIV. VIA: superfície por onde transitam veículos e pedestres;
- XXV. VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, segundo regulamentação de dias e horários.

TÍTULO II

DAS ESCALAS DE ABRANGÊNCIA

Art 7º As políticas propostas para o PlanMob são divididas por escala de atuação da seguinte forma:

- I. Escala Regional: trata das políticas com alcance que extrapolam as fronteiras do município, principalmente relacionadas à Região Oeste de Santa Catarina
- II. Escala Municipal: trata das políticas com alcance de todas as localidades, núcleos urbanos isolados e distritos;
- III. Escala Urbana: trata das políticas mais restritas à área central e mais urbanizada.



CAPÍTULO I

DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA REGIONAL E MUNICIPAL

Art 8º É considerada para o Sistema de Mobilidade com abrangência regional as políticas regionais de mobilidade, em especial às voltadas ao Oeste de Santa Catarina.

Art 9º As políticas regionais de mobilidade devem estabelecer diretrizes e parâmetros para o deslocamento intermunicipal, pelas vias e rodovias principais (BR's e SC's) e pelas estradas municipais que também são parte importante no contexto regional.

Art 10 É considerada para o Sistema de Mobilidade com abrangência municipal a Política Municipal de Mobilidade.

Art 11 A Política Municipal de Mobilidade de Itapiranga visa garantir ao Município boa acessibilidade do ponto de vista da mobilidade e do transporte, promovendo sistemas intermodais, buscando sempre as alternativas mais eficientes e sustentáveis.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade compreende o Programa Municipal de Mobilidade, que é o conjunto de propostas para melhorar o comportamento do sistema de mobilidade municipal, nos mais variados aspectos.

CAPÍTULO II

DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA URBANA

Art 12 São consideradas para o Sistema de Mobilidade com abrangência urbana a Política de Mobilidade Urbana e a Política de Melhoria das Infraestruturas e Serviços Urbanos.

Art 13 A Política de Mobilidade Urbana busca garantir à área urbana boa acessibilidade do ponto de vista da mobilidade através da valorização dos modais de transporte coletivo, em especial o escolar, e não motorizado, como o ciclovíario e o pedestrianismo.



Art 14 A Política de Melhorias da Infraestrutura e Serviços Urbanos visa garantir à população acesso à infraestrutura e melhoria dos serviços urbanos que interferem na mobilidade urbana.

Parágrafo único. A Política de Melhorias da Infraestrutura e Serviços Urbanos compreende o Programa de Melhorias da Infraestrutura e o Programa de Serviços Urbanos.

TÍTULO III

DA ESTRUTURA GERAL DO PLANMOB

Art 15 O Plano de Mobilidade Urbana de Itapiranga – PlanMob contempla:

I. Os Princípios, Diretrizes e Metas coerentes com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

II. Para organizar as políticas acerca da mobilidade urbana de Itapiranga e definir as diretrizes e ações previstas, o Plano de Mobilidade urbana foi dividido em 07 (sete) Eixos Estruturadores que trabalham em conjunto, sendo eles:

- a) Eixo Estruturador 01 – Circulação Viária;
- b) Eixo Estruturador 02 – Serviço de Transporte Coletivo;
- c) Eixo Estruturador 03 - Infraestrutura e Acessibilidade;
- d) Eixo Estruturador 04 – Transporte de Cargas;
- e) Eixo Estruturador 05 – Polos Geradores de Viagens;
- f) Eixo Estruturador 06 – Áreas de Estacionamento;
- g) Eixo Estruturador 07 – Circulações Restritas ou Controladas.

Art 16 Para atingir os objetivos propostos e correlacionados aos Eixos Estruturadores, este plano também estipulará as ações gerais para cada um dos temas abordados, da seguinte maneira:

- I. Estudo de viabilidade financeira para cumprimento das ações;
- II. Projeção de cenários alcançados com a aplicação das ações;



-
- III. Hierarquização das Diretrizes propostas de acordo com os estudos de cenários e aplicabilidade.
 - IV. Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento do Plano de Mobilidade urbana de Itapiranga que contêm os indicadores necessários para o monitoramento;

CAPÍTULO I

DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art 17 A circulação viária é a responsável pelas políticas e diretrizes que concernem a gestão da circulação viária por diferentes modos de transporte urbano, excluindo o serviço de transporte público coletivo.

Art 18 Estão relacionados à circulação viária:

- I. Tipologia de Transporte Predominante;
- II. Serviço de Táxi, Mototáxi e Transporte por Aplicativo;
- III. Serviço de Transporte Escolar

Seção I

Tipologia de Transporte Predominante

Art 19 A presente seção tem por objetivo estabelecer diretrizes e regulamentações específicas para a tipologia de transporte predominante no município de Itapiranga, que, de acordo com os estudos realizados na etapa de diagnóstico, é o transporte individual motorizado, em especial, o carro.

Art 20 A predominância do uso do carro se dá em virtude de diversos fatores, incluindo:

- I. Infraestrutura viária desenvolvida ser voltada principalmente para a tipologia citada;
- II. Preferência cultural pela utilização de veículos próprios;



-
- III. Disponibilidade e acessibilidade de veículos automotores para a população; e
 - IV. Falta de alternativas de transporte além do individual motorizado.

Art 21 O uso extensivo de automóveis particulares gera impactos significativos, que incluem:

- I. Congestionamento de vias públicas;
- II. Pouca oferta de estacionamentos públicos em relação a quantidade de automóveis e ao espaço disponível;
- III. Aumento na emissão de poluentes potencializando a degradação do meio ambiente;
- IV. Poluição sonora;
- V. Prejuízo à saúde do usuário;
- VI. Necessidade de ampliação e manutenção constante da infraestrutura viária urbana e rural.

Art 22 Para a gestão eficaz da tipologia de transporte predominante, o município adotará as seguintes diretrizes:

- I. Implementação de projetos que visem à manutenção, expansão e modernização das vias públicas, incluindo a criação de novas vias e a ampliação das existentes, com foco na melhoria do fluxo de automóveis e que conectem todos os bairros, loteamentos, localidades, comunidades e distritos, tanto da área urbana, quanto da rural.
- II. Desenvolvimento e incentivo ao uso de alternativas de transporte sustentável, por meio de projetos e instalação de infraestruturas além das voltadas ao carro, como ciclovias, e infraestrutura para pedestres, reduzindo assim a dependência de veículos particulares.



-
- III. Criação de políticas que incentivem outras formas de transporte que minimizem o impacto ambiental.

Parágrafo único. Uma forma de viabilizar essas políticas é com campanhas de incentivo fiscal, isentando os usuários de alguns tributos como por exemplo o pagamento de “zona azul” de estacionamento, subsídio na manutenção dos veículos, incentivo aos táxis que utilizem combustíveis com energia renovável, entre outros.

- IV. Realizar Campanhas educativas voltadas à conscientização da população sobre os impactos do uso excessivo de automóveis e os benefícios de adotar alternativas mais sustentáveis de mobilidade.

Parágrafo único. Esse tipo de campanha deve ser feito de forma extensiva, não apenas com a comunidade em geral, mas principalmente nas escolas, conscientizando os mais jovens dos benefícios da mobilidade urbana sustentável.

Art 23 Para a gerência e eficácia dos programas e campanhas implementadas, deve-se fazer o monitoramento constante dos mesmos, da seguinte maneira:

- I. Estabelecer de um sistema contínuo de coleta e análise de dados sobre o uso de automóveis particulares, principalmente em relação a quantidade de automóveis e viagens diárias e outros modos de transporte no município.

Parágrafo único. Isso pode ser feito com monitoramento por câmeras nos principais pontos da cidade, contadores automáticos e uma equipe de monitoramento responsável pela compilação dos dados.

- II. Realizar estudos de forma periódica para avaliar os impactos do transporte predominante na qualidade de vida da população, no meio ambiente, e na eficiência do sistema de mobilidade urbana.



III. Com base nos dados e avaliações coletadas, ajustes e atualizações serão feitos nas políticas de mobilidade urbana para garantir a melhoria contínua do sistema de transporte do município.

Seção II

Do Serviço de Táxi, Mototáxi e dos Serviços Remunerados de Transporte Privado Individual de Passageiros – Transporte por Aplicativo

Art 24 Os táxis compreendem os veículos automotores de passageiros devidamente licenciados pelo município para a prestação de serviços de transporte individual remunerado, conduzidos por motoristas profissionais que possuem a autorização necessária para o exercício da atividade.

Art 25 Os mototáxis compreendem os veículos do tipo motocicletas e motonetas, autorizadas e licenciadas pelo município para a prestação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros, conduzidas por motociclistas profissionais que possuem a autorização necessária para o exercício da atividade.

Art 26 O serviço de transporte por táxis de Itapiranga é disciplinado pela Lei Municipal Nº 1476 de 28/08/1992, a mesma define permissões, alvarás, a localização dos pontos, a vida útil dos veículos, a quantidade relativa à população da cidade, condições de uso e diretrizes de segurança dos condutores e passageiros.

Parágrafo único. É de responsabilidade do poder público municipal realizar a revisão da legislação em questão, em consonância com a Lei Federal Nº12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista.

Art 27 O serviço de transporte por mototáxis de Itapiranga não possui legislação específica municipal que o regulamente, sendo disciplinado pela Lei Federal Nº 12.009 de 29/09/2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”.

Parágrafo único. É de responsabilidade do poder público municipal regulamentar em forma de legislação municipal específica o exercício das atividades



dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista” em consonância com a Lei Federal N° 12.009/2009.

Art 28 Os táxis e mototáxis desempenham um papel crucial na rede de transporte municipal, oferecendo uma opção flexível para o deslocamento de pessoas, especialmente em áreas sem a oferta de transporte público coletivo.

Art 29 O município deve realizar a supervisão contínua dos serviços de táxis e mototáxis, assegurando que todos os requisitos legais e regulamentares sejam cumpridos.

Art 30 Deve se planejar a implementação de programas de incentivo à melhoria contínua dos serviços, como o reconhecimento de boas práticas, incentivos fiscais ou subsídios para a modernização da frota e melhoria da qualidade do atendimento.

Parágrafo único. Deve ser estudado formas de incentivo para a utilização de automóveis que se utilizam de combustíveis sustentáveis, em especial os elétricos, podendo diminuir a incidência tributária dos mesmos.

Art 31 O Serviço de transporte individual remunerado de passageiros, ou transporte por aplicativo é um modo de serviço administrado por plataformas digitais, onde o passageiro e o motorista se utilizam do mesmo, tanto para oferta, quanto para a demanda de viagens.

Art 32 Esse tipo de serviço é normatizado pela Lei Federal nº 13.640 de 26 de Março de 2018:

Parágrafo único: O município deve estabelecer em legislação municipal específica, em consonância com a legislação federal citada, os parâmetros para o funcionamento do serviço e a arrecadação de tributos, como por exemplo o Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN).

Art 33 Todos os motoristas e veículos que operam através de plataformas de transporte por aplicativo devem ser cadastrados e autorizados pelo órgão



competente do município, garantindo conformidade com os requisitos de segurança e regulamentação.

Art 34 Os veículos utilizados devem ser mantidos em condições adequadas de segurança, higiene e conforto, e passar por inspeções regulares conforme as normas estabelecidas pelo município.

Art 35 O município realizará supervisão contínua dos serviços de transporte por aplicativo, verificando o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares.

Art 36 Deve se planejar a Implementação de programas de incentivo à melhoria contínua dos serviços, como o reconhecimento de boas práticas, incentivos fiscais ou subsídios para a modernização da frota e melhoria da qualidade do atendimento.

Parágrafo único. Deve ser estudado formas de incentivo para a utilização de automóveis que se utilizam de combustíveis sustentáveis, em especial os elétricos, podendo diminuir a incidência tributária dos mesmos.

Seção III

Do Transporte Escolar

Art 37 O Serviço de Transporte Escolar oferecido aos alunos da rede pública de ensino, em conformidade com o Art. 208, inciso VII, da Constituição Federal de 1988, onde, é dever do Estado assegurar transporte aos alunos da rede pública de ensino, de forma a garantir o acesso à educação básica e igualitária.

Art 38 O transporte escolar é um instrumento essencial para o cumprimento do direito à educação, permitindo que todos os alunos, independentemente de sua localização ou condição socioeconômica, tenham acesso às instituições de ensino.

Art 39 O transporte escolar contribui para a inclusão educacional ao possibilitar que alunos de áreas rurais, periféricas ou de difícil acesso frequentem regularmente as aulas, reduzindo os índices de evasão escolar e melhorando o desempenho acadêmico.



Art 40 É dever do transporte escolar proporcionar segurança, confiabilidade e garantir a integridade física e o bem-estar dos alunos durante o trajeto até as escolas.

Art 41 Instrumento de pervencia importante às famílias que não dispõem de meios próprios para o transporte dos alunos até as instituições de ensino, promovendo equidade no acesso à educação.

Art 42 Diminui o fluxo de veículos particulares próximo aos horários de entrada e saída das escolas, contribuindo para a fluidez do sistema.

Art 43 É de responsabilidade do poder público regulamentar por meio de legislação específica o transporte escolar municipal.

Art 44 O município realizará a supervisão contínua dos serviços de transporte escolar, verificando o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares, por meio da Secretaria de Educação, o Conselho Municipal de Educação e o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 45 O município deverá criar canais de comunicação para que pais, alunos e a comunidade escolar possam relatar problemas, sugerir melhorias e avaliar o serviço de transporte escolar.

Art 46 Implementar programas que incentivem a melhoria contínua dos serviços de transporte escolar, como reconhecimento de boas práticas, incentivos para a modernização da frota e adoção de tecnologias sustentáveis.

CAPÍTULO II

SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

Art 47 O transporte coletivo é um dos principais aliados da mobilidade urbana, auxiliando no melhor fluxo de trânsito, pois consegue transportar mais pessoas em um espaço menor. Além disso, a diminuição de veículos em circulação beneficia a saúde da cidade, já que os veículos automotores são atualmente os maiores responsáveis pela poluição atmosférica oriunda dos centros urbanos.



Art 48 Esta seção tem por finalidade apresentar propostas de ações para uma possível implementação de transporte público no município de Itapiranga. Segundo os levantamentos feitos na etapa de diagnóstico do presente plano, foi identificado que o município possui demanda para tal, devido a quantidade de pessoas que se deslocam para o município à trabalho. Outra demanda diagnosticada é em relação aos moradores das áreas rurais, que atualmente não possuem alternativas além do transporte individual motorizado para se locomoverem.

Seção I

Formas de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Art 49 Para um transporte coletivo público eficiente, devem ser analisados pontos importantes, como a forma de arcar com os custos desse tipo de modalidade. Dentro as alternativas que podem ser exploradas pelo município para subsidiar parte do transporte público coletivo estão:

- I. Fundo Municipal de Mobilidade Urbana: esse mecanismo refere-se à destinação de arrecadações oriundas de diferentes taxações, não apenas as ligadas ao transporte, como multas de trânsito executadas pela municipalidade e produtos de repasse da outorga da concessão de outros serviços relacionados ao transporte coletivo urbano. Também outras formas de arrecadação, como contribuições, donativos e legados de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, e uma parcela dos tributos municipais podem ser destinados ao fundo. Isso deve ser regulamentado por lei específica municipal. O fundo deve ser normatizado por legislação municipal específica, determinando
- II. Exploração de estacionamentos rotativos ou de longa duração ao longo das vias públicas: em caso de cobrança de estacionamento do tipo “Zona Azul”, parte do valor arrecadado pode ser transferido para o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e posteriormente direcionado à subsídios para o transporte público coletivo. No caso de a administração da modalidade de “Zona Azul”



ser administrada por empresa privada, em forma de concessão, o Poder Público pode determinar outorga direta ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

III. Tarifa sobre exploração de serviço de transporte remunerado por aplicativo. A cobrança pode ser instituída por decreto do Poder Executivo, sendo um valor cobrado pela prestação de um serviço de interesse público, oferecido por uma pessoa jurídica de direito privado. O preço público é pago apenas por quem efetivamente usa o serviço. Essa estratégia é viabilizada pela Lei Municipal Complementar Nº. 25/2009 que regulamenta a cobrança de tarifa do tipo Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN).

Art 50 Uma alternativa para a implantação do transporte coletivo público pode ser a utilização em casos específicos, de veículos menores que possuam manutenção menos onerosa em relação aos ônibus, como por exemplo vãs, lotações e micro-ônibus.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUTURA E ACESSIBILIDADE

Art 51 A infraestrutura viária acessível é composta pelos elementos físicos existentes nas vias e calçadas, entre eles podemos elencar:

- I. Hierarquia viária atual e futura;
- II. Pavimentação;
- III. Sinalização horizontal e vertical;
- IV. Circulação de pedestres e indivíduos com mobilidade reduzida;
- V. Rotas acessíveis prioritárias;
- VI. Elementos voltados à acessibilidade universal (rampas, direcionamento de deficientes visuais, entre outros);
- VII. Circulação e infraestrutura para mobilidade cicloativa; e
- VIII. Equipamentos de transporte coletivo intermunicipal.



Seção I

Da Hierarquia Viária

Art 52 A hierarquia viária municipal refere-se à organização e classificação das vias públicas de uma cidade de acordo com suas funções, características e importância dentro da rede de transporte urbano.

Art 53 A hierarquia viária geralmente é dividida em diferentes categorias, cada uma com seu papel específico no sistema viário. As principais categorias das vias municipais compreendem:

- I. Rodovias estaduais e federais;
- II. Vias Municipais; e
- III. Vias Urbanas.

Subseção I

Das Rodovias e Estradas Municipais

Art 54 A BR-163 conecta Itpiranga com Iporã do Oeste a nordeste, a SC-496 conecta com Tunápolis a norte e a SC-283 conecta com Mondaí a leste e ao Paraná a norte.

Parágrafo único. No Anexo I podemos observar a disposição da rodovia citada.

Art 55 As Vias Municipais são divididas da seguinte maneira:

- I. Vias Municipais Principais: são consideradas as vias com maior movimento, as mesmas conectam as localidades, comunidades e distritos inseridos na área rural, bem como alguns municípios vizinhos. As mesmas devem possuir uma largura mínima de 12,00m (doze metros) na sua faixa de direção e 15,00m (quinze metros) de faixa *non aedificandi* para cada lado da via partindo do eixo da mesma.
- II. Vias Municipais Secundárias: são consideradas as vias com movimento moderado, geralmente conectando pequenas comunidades ou propriedades



isoladas. As mesmas devem possuir uma largura mínima de 10,00m (dez metros) na sua faixa de direção e 10,00m (dez metros) de faixa *non aedificandi* para cada lado da via partindo do eixo da mesma.

§ 1º. Toda e qualquer via de acesso à uma ou mais propriedades, que sejam abertas posteriormente a publicação da presente lei, devem ser autorizadas pelo poder público municipal por meio de requerimento à secretaria municipal competente.

§ 2º No mapa do **Anexo II** podemos observar a disposição das vias principais e secundárias

§ 3º. No **Anexo IV** podemos observar as larguras citadas acima, bem como os seus perfis viários.

Subseção II

Hierarquia Viária Urbana

Art 56 A hierarquia viária urbana é a classificação das vias existentes no perímetro urbano de acordo com suas funções e importância no sistema de transporte.

Art 57 Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana de Itapiranga compreende as seguintes categorias de vias:

- I. Vias Arteriais: aquelas caracterizadas por interseção em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade a lotes lindeiros e as vias secundárias, coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, que tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, priorizando o fluxo de pedestres além de representar o eixo de maior importância local. As vias apresentam características particulares que se diferenciam das demais, pelo fluxo de veículos e dimensão do leiro carroçável.
- II. Vias Coletoras: têm a função de coletar e distribuir o tráfego que tenha a necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou



arteriais possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, bem como coletar o tráfego da região central e distribuir para as vias locais.

- III. Vias Locais: configuradas pelas vias geralmente de mão dupla, não semaforizadas e de baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local, com objetivo claro de acesso ao lote. Compreendem as demais vias urbanas.

Art 58 A hierarquia viária urbana das vias existentes fica definida conforme a infraestrutura pré-disposta e a vocação das mesmas, sendo dividida da seguinte maneira:

- I. Vias Arteriais: Rua do Comércio, Avenida Uruguai, Avenida Beira Rio (SC-283), Rua Santo Antônio, Rua Valentin Link, Estrada Municipal (ITG-070), Rua São Francisco e um trecho da Rua São Jacó.
- II. Vias Coletoras: Rua da Matriz, Avenida John Kennedy, Rua São José, Rua São Bonifácio, Rua 25 de Julho, Rua 1º de Maio, Rua Tancredo Neves, Rua Ipê, Rua XV de Novembro, Rua das Américas, a Rua das Hortências e o Trecho da Rua São Jacó entre as ruas São José e Hercílio Luz.
- III. Vias Locais – demais vias localizadas principalmente nos bairros.

Parágrafo único. No mapa do **Anexo III** podemos observar a disposição das mesmas.

Art 59 As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura deverão conectar o sistema viário proposto com as vias do sistema consolidado.

Art 60 As vias futuras devem seguir as seguintes diretrizes e dimensões:

- I. Vias Arteriais: possuirão no mínimo 17,00m (dezessete metros) de largura, sendo 6,00m (seis metros) de pista para faixa de direção e estacionamento nos dois sentidos e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada em ambos os lados.



-
- II. Vias Coletoras: possuirão no mínimo 15,00m (quinze metros) de largura, sendo 10,00m (dez metros) de pista para faixa de direção e estacionamento e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada em ambos os lados.
 - III. Vias Locais: possuirão no mínimo 12,00m (doze metros) de largura, sendo 8,00m (oito metros) de pista para faixa de direção e estacionamento e 2,00m (dois metros) de calçada em ambos os lados.

§ 1º. Os passeios públicos das vias arteriais e coletoras dos loteamentos novos devem estar livres de todo e qualquer mobiliário urbano, instalando-os na faixa de domínio municipal dando prioridade para o pedestrianismo e a acessibilidade universal.

Art 61 Em casos de acréscimo de elementos, como faixas de direção secundárias, canteiros centrais, ciclovias, vagas oblíquas de estacionamento, entre outros, as dimensões devem ser acrescidas, obedecendo o mínimo de:

- I. Faixa de direção secundária – 3,00m (três metros) nos dois sentidos;
- II. Estacionamento paralelo ao meio fio – conforme o detalhamento presente no Anexo XIV;
- III. Estacionamento oblíquo – conforme o detalhamento presente no Anexo XIV;
- IV. Canteiro central – 1,00m (um metro);
- V. Ciclovia e ciclofaixa – conforme o detalhamento presente no título 3.3.7.2.1 do Anexo XIII denominado: Etapa 03 - Desenvolvimento dos Objetivos, Metas e Ações do Planmob – Prognóstico
- VI. Corredor de ônibus – 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).

§ 1º A faixa de direção secundária é uma infraestrutura além da faixa de direção principal, o mesmo serve para a instalação de mais uma pista transitável em vias de grande fluxo, ou seja, em vias terão 4 faixas de direção, 2 em cada sentido.



§ 2º O corredor de ônibus pode ser implantado de forma isolada ou na faixa de direção secundária, desde de que obedeça a largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).

Art 62 Os cruzamentos entre Via Arterial e Via Coletora, quando houver e entre uma Vía Coletora e um trevo deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando à segurança do munícipe.

Art 63 Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo único. As Vias Arteriais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art 64 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de Santa Catarina (DER).

Art 65 As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art 66 As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos no Artigo 60, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art 67 Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art 68 As vias deverão ter sinalizações horizontais e verticais, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.



Art 69 O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

Seção II

Da Pavimentação das Vias Urbanas

Art 70 Fica obrigado a qualquer projeto de parcelamento do solo urbano apresentar à municipalidade projeto de pavimentação viária, indicando o material a ser utilizado.

Parágrafo único. A municipalidade pode exigir do loteador que utilize material diferente do apresentado em projeto, a fim de manter as características hierárquicas das vias urbanas.

Seção III

Da Sinalização Viária

Art 71 A sinalização viária compreende o conjunto de sinais, dispositivos e equipamentos de trânsito, instalados nas vias públicas, destinados a regulamentar, advertir e orientar o tráfego de veículos e pedestres. Seu objetivo é promover a segurança, a fluidez e a organização do trânsito, assegurando condições adequadas de mobilidade e acessibilidade.

Art 72 A sinalização viária deve obedecer aos padrões estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro e nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – acerca do tema, garantindo assim a compreensão e o cumprimento por parte dos usuários das vias.

Art 73 Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I. Verticais;
- II. Horizontais;
- III. Dispositivos de sinalização auxiliar;



-
- IV. Luminosos;
 - V. Sonoros;
 - VI. Gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art 74 A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

- I. As ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
- II. As indicações do semáforo sobre os demais sinais;
- III. As indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art 75 Não serão aplicadas as sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

§ 3º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

Art 76 A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

Art 77 Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.



Art 78 É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art 79 A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art 80 O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art 81 Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art 82 Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Seção IV

Qualificação da Infraestrutura de Circulação dos Pedestres

Art 83 A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias para as calçadas e travessias.

Art 84 A infraestrutura de circulação dos pedestres tem como objetivo garantir a segurança, a acessibilidade, a fiscalização das calçadas em execução e a manutenção das calçadas executadas.

Art 85 A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres deverá garantir:



- I. Melhorias da infraestrutura das calçadas, gerando acessibilidade e atratividade ao pedestre, promovendo incentivo na utilização do modal a pé e, garantir a integralidade dos bairros, em consideração a moradia e ao trabalho.
- II. Promoção do acesso ao pedestre aos parques e praças de Itapiranga e a promoção das medidas de priorização dos deslocamentos a pé nas centralidades da cidade;
- III. Promoção da qualidade da segurança dos pedestres nas travessias.

Art 86 São direitos dos pedestres:

- I. Ir e vir a pé ou com a utilização de cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e algum constrangimento de qualquer natureza;
- II. Transitar em calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de qualquer tipo de obstáculos, de responsabilidade pública ou privada, do tipo fixo ou móvel, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de roda, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;
- III. Transitar em faixas de travessias nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV. Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
- V. Equipamentos e mobiliário urbano que promovam a facilidade da mobilidade e acessibilidade universal;
- VI. Calçadas e espaços públicos com arborização adequada, a fim de proporcionar uma melhor experiência para o pedestre.



§ 1º É garantida às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que delimitam ou impossibilitem a circulação com autonomia e espontaneidade.

§ 2º Fica a cargo dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e acessível e o acesso à cidade.

Art 87 São deveres dos pedestres:

- I. Andar obrigatoriamente nas calçadas;
- II. Quando não possuir faixa de pedestres para a travessia em uma distância de até 50 metros, fazer a travessia com trajeto perpendicular ao eixo da via, tomando os cuidados de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;
- III. Observar a sinalização, quando a faixa de pedestres for semaforizada;
- IV. Quando houver semáforos sem foco para o pedestre, observar o fechamento para o fluxo de veículos;

Subseção I

Da Infraestrutura das Calçadas e Passeios

Art 88 As calçadas e passeios públicos são o elemento principal em relação à qualidade do pedestrianismo e são essenciais para garantir a mobilidade segura e acessível dos pedestres, a infraestrutura proporciona um espaço exclusivo para a circulação a pé, separado dos veículos motorizados. Sua adequada construção e manutenção são fundamentais para a promoção da inclusão social, facilitando o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças.



Art 89 É de suma importância que o município dê ênfase em políticas públicas relacionadas a qualidade dos passeios e calçadas municipais em diferentes aspectos, como a infraestrutura das mesmas, o tipo de revestimento, arborização, segurança, conforto e acessibilidade.

Parágrafo único. Para uma padronização total das calçadas e passeios, é de responsabilidade do município implementar uma cartilha de execução, a mesma servirá como auxílio para os empreendedores confeccionarem os seus passeios culminando na padronização total da rede de passeios públicos municipais.

Art 90 A calçada pública poderá ser setorizada em até 3 (três) faixas, e deve seguir os padrões especificados a seguir, nesta ordem de prioridade:

- I. Faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo físico permanente ou temporário; deve possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e a superfície do piso deve ser regular, firme e antiderrapante, com inclinação transversal constante de no mínimo 1% (um por cento), e no máximo 3% (três por cento).
- II. Faixa de serviço e meio fio: situada entre a pista de rolamento e o passeio/faixa livre, é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, postes de iluminação, sinalização de trânsito, tampas de caixas de inspeção, instalações subterrâneas e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones e lixeiras; deve possuir largura mínima de 0,70m (setenta centímetros), a superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículo e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre;
- III. Faixa de acesso: exclusivamente nas calçadas com mais de 2,00m (dois metros), situada em frente ao imóvel, entre a faixa livre e



a testada do lote, destinando-se ao acesso e apoio à propriedade, onde pode estar vegetação, rampas, toldos/marquises, e mobiliário móvel como floreiras e mesas de bar, desde que não dificultem o acesso à edificação ou criem obstáculo para os usuários da faixa livre; sua existência ou não, bem como seu dimensionamento, inicia-se a partir da garantia da faixa livre e de serviço, e sua superfície poderá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre.

§1º. Na construção e reforma de quaisquer calçadas ou espaços públicos é necessária a implantação de elementos de acessibilidade conforme as especificações presentes na NBR 9050 ou norma técnica oficial que a substitua.

§2º. Nas vias em que a calçada de um dos lados da via atender ao disposto nos incisos deste artigo, será admitida largura menor para a faixa de serviço desde que a faixa livre respeite a largura mínima de 1,20m, conforme Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050.

§3º. As calçadas deverão conter os elementos de acessibilidade como rampas, rebaixamentos, piso podotátil, conforme o disposto na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050 e a NBR 16537 - Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

§4º. O espaçamento da arborização localizada nas faixas de serviço deverá respeitar a distância máxima de 15 m (quinze metros) entre árvores.

§5º. Nas calçadas existentes em que há obstáculos será admitido um contorno de calçada do obstáculo, contendo raio mínimo de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

§6º. Os modelos gerais dos passeios estão ilustrados no Anexo IX.

Art 91 A construção ou reforma dos passeios deverá atender aos padrões estabelecidos na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050.



§1º. Em passeios já consolidados, no caso de comprovada inviabilidade da adoção da largura mínima estabelecida para a faixa de circulação de pedestres, será admitida largura menor, desde que esta resulte na maior largura possível livre de obstáculos para o trânsito de pedestres.

§2º. É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres dotada com todos os elementos e padrões da NBR 9050 a NBR 16537 - Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

§3º. As soluções de acesso para vencer eventuais desníveis entre o passeio e a linha de testada do terreno deverão estar localizadas no interior do lote.

Art 92 Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Subseção II

Da Rota Acessível Prioritária

Art 93 O circuito de calçadas acessíveis denominado Rota Acessível Prioritária é uma forma de planejamento para dar início à padronização dos passeios públicos, no circuito em questão deve-se tomar como partido as diretrizes estabelecidas neste capítulo, de forma com que seja um “laboratório” para a execução e padronização total dos passeios municipais.

§1º. A Rota Acessível Prioritária deve ligar os principais equipamentos públicos município tendo como premissa a acessibilidade universal, em especial para indivíduos com mobilidade reduzida.

§2º. A Rota Acessível Prioritária é apresentada no Mapa do **Anexo V** indicando quais vias deverão ser adaptadas de acordo com a NBR's 9050 e 16537 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).



Art 94 Fazem parte da Rota Acessível Prioritária as vias: Rua do Comércio, Avenida Uruguai, Avenida John Kennedy e trechos das ruas São José, São Jacó e Rua da Matriz.

Parágrafo único. As demais rotas que incidem em terrenos de particulares deverão contar com programa de adequação das vias para a acessibilidade, sendo consideradas prioritárias.

Seção IV

Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas

Art 95 Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias na infraestrutura e mobilidade cicloviária de Itapiranga.

Art 96 A infraestrutura de circulação dos ciclistas tem como objetivo promover a mobilidade cicloviária para o Município com qualidade, segurança e acessibilidade ao longo de todo o perímetro urbano.

Art 97 Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas deve garantir:

- I. A organização e planejamento da estrutura cicloviária;
- II. O estabelecimento de rede cicloviária eficiente que atenda às necessidades de deslocamentos entre bairros, com segurança, conforto e atratividade;
- III. O trabalho com mecanismos ou programas de atratividade de transporte por bicicletas;
- IV. A gestão do sistema cicloviário em conjunto com toda a gestão de mobilidade urbana;
- V. Programas de educação cicloviária.

Parágrafo único. O Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.



Art 98 Os projetos e adequações cicloviárias devem estar em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei Federal nº 12.587 de 2012 e com o Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503 de 1997.

Art 99 Na adequação e ampliação do Sistema de ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos (bicicletário) em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

Art 100 As ciclovias deverão ter dimensão mínima de 2,00m (dois metros), quando forem bidirecionais e 1,00m (um metro) quando forem unidirecionais.

Art 101 A rota ciclável Proposta constante no mapa do Anexo VI estabelece quais vias devem receber a infraestrutura em escalas de prioridade, ampliando assim a ciclovia municipal existente.

Art 102 Também consta nesse plano a proposta de uma rota ciclável rural, a qual conecta as principais comunidades rurais à Sede Municipal. A Proposta é apresentada no Anexo VI.

Seção V

Do Terminal Rodoviário Intermunicipal

Art 103 O Terminal Rodoviário Intermunicipal é uma infraestrutura destinada ao embarque, desembarque e acolhimento de passageiros que utilizam o transporte rodoviário intermunicipal.

Art 104 O terminal rodoviário intermunicipal desempenha um papel crucial na integração dos sistemas de transporte, facilitando a conectividade entre diferentes municípios e promovendo a mobilidade regional.

Art 105 A existência de um terminal rodoviário bem estruturado contribui para a redução do tráfego urbano, ao concentrar o fluxo de ônibus intermunicipais em um ponto específico, minimizando o impacto nas vias urbanas.



Art 106 O terminal rodoviário intermunicipal deve ser dotado de infraestrutura adequada para atender às necessidades dos passageiros, incluindo áreas de espera, guichês de venda de passagens, sanitários, serviços de alimentação, e facilidades de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida.

Art 107 Devem ser implementadas medidas de segurança e conforto, como a presença de vigilância, iluminação adequada, sinalização clara e pontos de informação para os usuários.

Art 108 A gestão do terminal rodoviário intermunicipal pode ser realizada diretamente pela administração municipal ou por meio de concessão a empresas privadas, garantindo a eficiência e qualidade dos serviços prestados.

Art 109 A operação do terminal deve ser regulamentada de modo a assegurar a coordenação eficaz dos horários de chegada e partida dos ônibus, minimizando o tempo de espera e otimizando o fluxo de passageiros.

Seção VI

Aeroporto

Art 110 Compete ao poder público municipal legislar, administrar e manter o aeroporto de Itapiranga funcional e em plena atividade, assegurando a sua operacionalidade e desenvolvimento contínuo.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Seção I

Da Carga e Descarga

Art 111 O transporte de cargas é importante pois, garante o abastecimento de estabelecimentos comerciais, industriais e residenciais. A regulamentação desse tipo de transporte busca harmonizar a circulação de veículos de carga com a mobilidade urbana, a segurança viária e a preservação do meio ambiente.



Art 112 O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece normas gerais para o trânsito de veículos, incluindo o transporte de cargas e, delega aos municípios a competência para regulamentar o tráfego de veículos de carga em suas vias urbanas.

Parágrafo único. Os municípios têm autonomia para criar regulamentações específicas para o transporte de cargas, adequando-as às suas necessidades locais. Isso pode incluir restrições de horários, tamanho e peso dos veículos, rotas específicas para veículos de carga, exigências de licenciamento e taxas municipais.

Art 113 Fica determinado que em cada quadra das vias do Centro, deverá ser implantada uma vaga exclusiva para carga e descarga de mercadorias, respeitando as seguintes diretrizes.

- I. A vaga de carga e descarga funcionará exclusivamente no horário das 7:00h às 19:00h. Após este horário, a via deverá ser liberada totalmente para carga e descarga.
- II. A delimitação e a implantação das vagas de carga e descarga deverão ser estudadas e realizadas pela municipalidade, visando otimizar o espaço entre os acessos aos lotes.

§1º. A municipalidade pode ajustar e ou mudar os parâmetros do presente artigo por meio de decreto municipal ou legislação específica, desde que a justificativa para tal seja fundamentada em estudos específicos.

CAPÍTULO V

DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM

Art 114 Entende-se por Polos Geradores de Viagem (PGV) quaisquer empreendimento ou atividades que, pela sua natureza, atraem um significativo número de pessoas, veículos ou ambos, gerando assim um aumento considerável no volume de tráfego em sua área de influência. Estes polos incluem, mas não se limitam a complexos comerciais, equipamentos de saúde, terminais rodoviários,



instituições de ensino, estádios, grandes empresas, complexos residenciais, entre outros.

Art 115 Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independentemente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Estudo de Impacto de Trânsito. Devendo avaliar:

- I. O aumento previsto no volume de tráfego.
- II. As condições atuais da infraestrutura viária.
- III. Os potenciais impactos na mobilidade urbana e na qualidade de vida da população local.
- IV. Propostas de mitigação para quaisquer impactos negativos identificados.

Art 116 Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito da criação de Polos Geradores de Viagem (PGV):

- I. Previsão de vagas de estacionamento compatíveis com atividade definida pelo Plano Diretor;
- II. Projeto de redução de tributação municipal aos empreendedores que preveem modais não motorizados ou coletivos para o transporte dos seus colaboradores;
- III. Cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados Polos Geradores de Viagem (PGV), definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito.

CAPÍTULO VI

DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS



Art 117 Os estacionamentos públicos referem-se às áreas destinadas ao estacionamento de veículos automotores nas vias urbanas e demais locais públicos permitidos, regulamentados pelo Poder Público municipal.

Art 118 Os estacionamentos públicos tem como objetivo:

- I. Organizar o uso do espaço público.
- II. Melhorar a mobilidade urbana.
- III. Promover a rotatividade de vagas.
- IV. Garantir a acessibilidade e segurança de pedestres e motoristas.

Seção I

Da Regulamentação e Sinalização

Art 119 As áreas de estacionamento deverão ser claramente demarcadas com sinalização horizontal e vertical, indicando os limites, regras de uso e os tipos de vaga.

Art 120 Deverão ser previstas vagas para diferentes tipos de usuários e veículos, incluindo vagas para carros, motocicletas, transporte coletivo e escolar, veículos de carga e descarga, pessoas com deficiência (PCD's), idosos, além das zonas de curta duração.

Parágrafo único. Deve ser implantada ao menos uma vaga de PCD (Pessoas com Deficiência) e idosos preferencialmente no meio das mesmas, sempre respeitando as diretrizes e parâmetros de acessibilidade definidos pela NBR 9050.

Art 121 A regulamentação deverá especificar os horários permitidos para estacionamento, as limitações de tempo e quaisquer restrições específicas, como zonas de parada proibida.



Parágrafo único. Fica a cargo do município em conjunto com o Conselho Municipal de Trânsito regrar sobre os estacionamentos públicos, podendo mudar as diretrizes presentes nesta lei por meio de decreto municipal ou legislação específica, desde que justificado com estudo específico.

Art 122 Os padrões de estacionamentos estão ilustrados no **Anexo XII**.

Art 123 Será permitido a implantação de estacionamentos públicos em lotes particulares. O empreendedor deverá solicitar junto a prefeitura municipal, concedendo o espaço para tal, podendo receber contra partida, como descontos ou isenção no IPTU do lote em questão, ou auxílio da municipalidade para a execução dos passeios lindeiros ao lote de forma padronizada.

Art 124 O município deverá realizar estudo específico em relação a implantação de estacionamento rotativo “Zona Azul”, por meio de administração direta, ou concessão do direito de exploração por terceiros.

Art 125 O município deverá ampliar as ações de fiscalização em relação as proibições, bem como multas e punições, devendo ser estabelecidas por legislação específicas.

Art 126 O poder público juntamente com o Conselho Municipal de Trânsito pode elencar trechos e vias com proibição de estacionar, desde que seja por meio de decreto municipal ou legislação específica.

CAPÍTULO VII

DAS CIRCULAÇÕES RESTRITAS OU CONTROLADAS

Art 127 Vias restritas ou controladas são aquelas onde o acesso e a circulação de veículos são regulados por critérios específicos estabelecidos pelo Poder Público, visando melhorar a mobilidade, reduzir a poluição e garantir a segurança e a qualidade de vida da população.

Art 128 A regulamentação de vias restritas ou controladas tem como objetivo:



-
- I. Reduzir o congestionamento de tráfego;
 - II. Diminuir a emissão de poluentes;
 - III. Aumentar a segurança viária;
 - IV. Promover o uso de transportes alternativos e sustentáveis, sobretudo atrativos.

Art 129 A restrição ou controle das vias podem ser feitas em horários específicos durante o dia, podendo variar conforme o dia da semana e a demanda de tráfego.

Art 130 Será definido os tipos de veículos autorizados a acessar as vias, incluindo, mas não se limitando a, transporte público, veículos de emergência, bicicletas, pedestres e veículos com baixas emissões.

Art 131 Ficam estabelecidas como sentido único as seguintes vias:

- I. A Rua 7 de Setembro, entre a Av Uruguai e a Rua São Bonifácio no sentido sul/norte;
- II. A Rua Padre Teodoro Tres, entre a Avenida Uruguai e a Rua do Comercio no sentido norte/sul;
- III. A Rua Independência, entre a Avenida Uruguai e a Rua do Comercio no sentido sul/norte;
- IV. A Rua Padre João, entre a Avenida Uruguai e a Rua do Comercio no sentido norte/sul;
- V. A Rua Lídia Back, entre a Avenida Beira Rio e a Rua 25 de Julho no sentido oeste/este;



1º. O Poder Público poderá modificar o fluxo das vias, transformando-as em “mão única”, ou “mão inglesa”, desde que seja devidamente justificada a mudança para tal e por meio de decreto municipal ou legislação específica.

§2º As vias de sentido único estão especializadas nos mapas do **Anexo VII**.

TÍTULO IV

DO MONITORAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO

Art 132 Para viabilizar as estratégias e ações contidas nesta Lei, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, através de processos de planejamento participativo.

CAPÍTULO I

DA ESTRUTURA DE GESTÃO

Seção I

Das Atividades da Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo e do Conselho Municipal de Trânsito

Art 133 A administração das questões relativas ao trânsito de Itapiranga, nas competências e atribuições do município, é de responsabilidade da Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo, juntamente com o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 134 O Conselho Municipal de Trânsito será o conselho gestor do Plano de Mobilidade Urbana.

Art 135 Compete ao Conselho Municipal de Trânsito:

- I. Fazer cumprir o PlanMob e também será responsável por deliberações que não estejam claras no estudo;
- II. Gerir o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, bem como a organização das discussões e debates acerca das prioridades acerca do tema.

Art 136 Compete à Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo:



-
- I. Articular ações com os departamentos e secretarias, órgãos e conselhos relacionados à questão da mobilidade, buscando implementar soluções integradas;
 - II. Ser responsável pela elaboração contínua de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Trânsito, visando tornar o município apto a receber recursos junto à União, Estado ou outras fontes;
 - III. Respeitar e implementar as decisões do Conselho Municipal de Trânsito, desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;
 - IV. Auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Trânsito;
 - V. Auxiliar a gestão do Fundo de Mobilidade;
 - VI. Fiscalizar e exigir que os projetos que versem sobre mobilidade urbana e que tramitem nas diversas secretarias municipais sejam encaminhados à Secretaria Municipal de Serviços e Desenvolvimento Urbano para apreciação e aprovação.

Seção II

Da Criação do Conselho Municipal de Trânsito

Art 137. O Conselho Municipal de Trânsito será constituído de no mínimo:

- I. 01 (um) Presidente indicado pelo corpo técnico municipal com conhecimento técnico e acadêmico em normas, legislações e infraestruturas de transporte, graduado ou especializado nas seguintes áreas:
 - a) Arquitetura e Urbanismo;
 - b) Gestão e Planejamento urbano;



- c) Engenharia Civil;
 - d) Engenharia de Tráfego ou transportes.
- II. 05 (cinco) membros titulares e 01 (um) suplente para cada cargo, indicados pelas seguintes entidades e órgãos:
- a) 01 (um) representante do Poder Executivo Municipal;
 - b) 02 (dois) representantes da sociedade civil; e
 - c) 01 (um) representante do Corpo de Bombeiros; e
 - d) 01 (um) representante da Polícia Militar

Seção III

Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Art 138 Será criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, cuja coordenação compete à Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo.

Art 139 Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana serão utilizados exclusivamente para custear ações, obras e serviços que impactem na melhoria da Mobilidade Urbana de Itapiranga, prioritariamente:

- I. Financiamento e subsídio de trabalhos, pesquisas e projetos voltados à questão da mobilidade;
- II. Obras voltadas à mobilidade, preferencialmente as previstas no PlanMob;
- III. Execução de programas e projetos destinados a garantir melhor eficiência do transporte e maior fluidez do trânsito;
- IV. Desenvolvimento de projetos e execução de obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;



-
- V. Desenvolvimento e execução de projetos destinados a reduzir os acidentes e melhoria da segurança viária;
 - VI. Desenvolvimento e execução de projetos destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

Art 140 Quem indica quais as ações, obras e serviços que devem ser custeadas pelo Fundo Municipal de Mobilidade Urbana é o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 141 Os recursos do FunMob serão advindos das seguintes dotações orçamentárias:

- I. Dotação do Orçamento Geral do Município;
- II. Recursos financeiros oriundos do Governo Federal, Estadual e Municipal e de outros órgãos públicos ou de instituições privadas, recebidos diretamente ou por meio de convênios;
- III. Porcentagem a ser definida por legislação específica do valor oriundo da exploração do serviço de estacionamento rotativo por empresa privada;
- IV. Os recursos oriundos de organismos internacionais de cooperação, recebidos diretamente ou por meio de convênios; a receita cabível ao Município, resultante de infrações de trânsito praticadas em vias locais;
- V. 20% do retorno do IPVA;
- VI. Doações de qualquer espécie;
- VII. Receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas



com o fim a que se destinam desde que conforme finalidades estabelecidas nesta Lei.

Seção IV

Do monitoramento

Art 142 À Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo fica instituída a responsabilidade de coleta dos indicadores, através de:

- I. Coordenação da execução das pesquisas de indicadores de acordo com o estabelecido no PlanMob;
- II. Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;
- III. Manter atualizada a base de dados;

Parágrafo único. A apuração dos indicadores deverá acontecer no máximo a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz origem destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos.

Art 143 À Secretaria de Transportes, Obras e Urbanismo fica instituída a responsabilidade de avaliação e análise dos indicadores, através de:

- I. Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- II. Em intervalos máximos de 3 anos, gerar relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana;
- III. Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

Art 144 As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Itapiranga, ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Parágrafo único. As revisões deverão ser precedidas de realização de diagnóstico e prognóstico detalhados, contendo os indicadores de monitoramento apresentados neste Plano.



Art 145 As revisões do Plano de Mobilidade Urbana serão preferencialmente realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Itapiranga, e deverão incluir ampla participação social no processo de levantamento de dados e tomada de decisões.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 146 Os estudos técnicos, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Art 147 As despesas decorrentes desta lei proverão de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

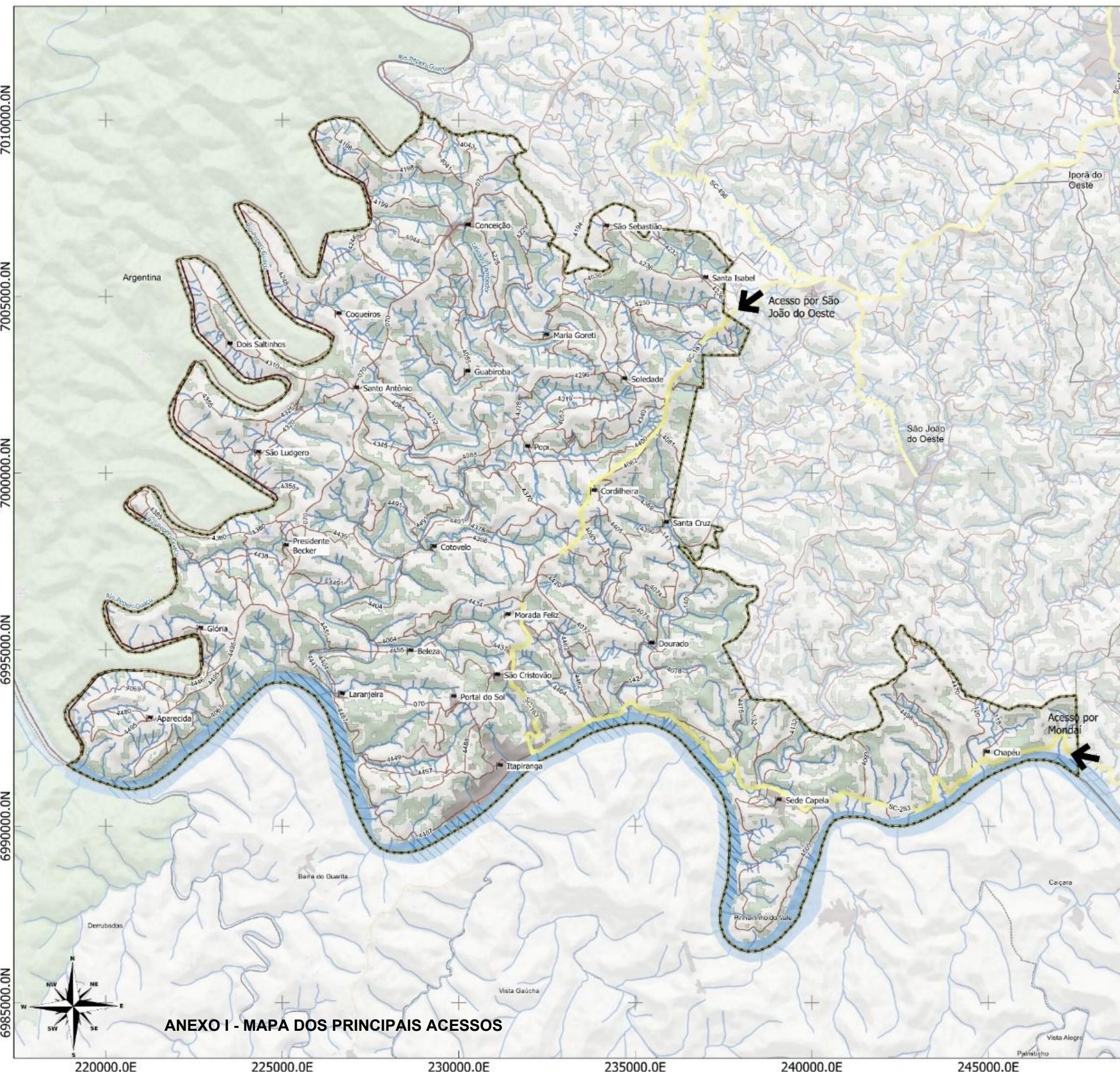
Art 148 Fazem parte desta lei os Anexos

- I. Mapa dos Principais Acessos;
- II. Mapa de Hierarquia Municipal
- III. Mapa de Hierarquia Viária;
- IV. Largura das Caixas Viárias;
- V. Mapa da Rota Acessível Prioritária;
- VI. Mapa da Rota Ciclável Urbana
- VII. Mapas de Fluxo
- VIII. Modelos de Calçada;
- IX. Modelo de Vaga de Carga e Descarga;
- X. Modelo de Estacionamentos Públicos.
- XI. Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana;



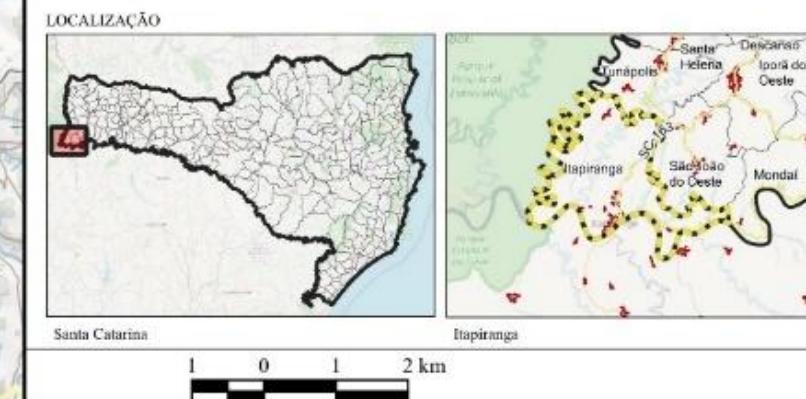
XII. Prognóstico do Plano de Mobilidade Urbana.

Art 149 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação revogando as disposições em contrário.



LEGENDA:

- Limite Nacional (IBGE, 2020)
- Limite Municipal (IBGE, 2022)
- Áreas Urbanizadas (IBGE, 2019)
- Floresta Nativa (MONITORA SC, 2017)
- Massa D'água (ANA, 2016)
- Hidrografia (ANA, 2016)
- Localidades (IBGE, 2020)
- Rodovias (DNIT, 2022)**
- Estradas Municipais
- Estadual/Distrital



1 0 1 2 km

ESCALA: 1:105.032

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Itapiranga | PLANO DIRETOR MUNICIPAL

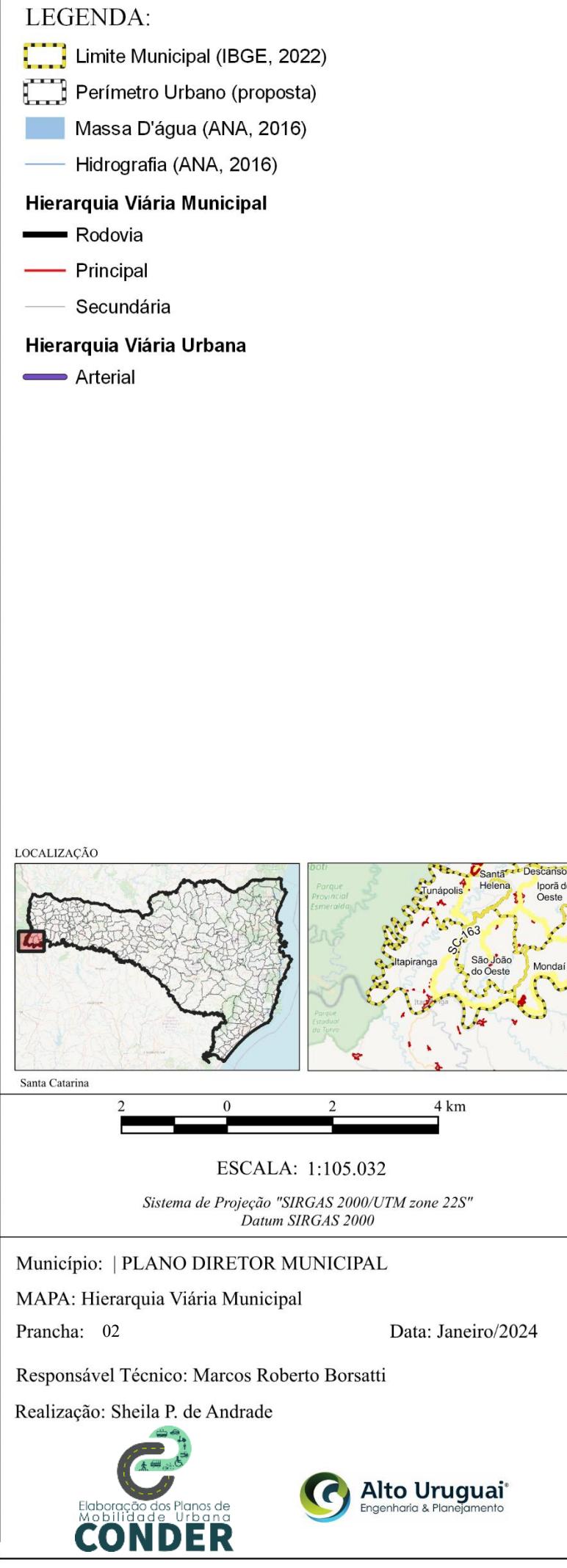
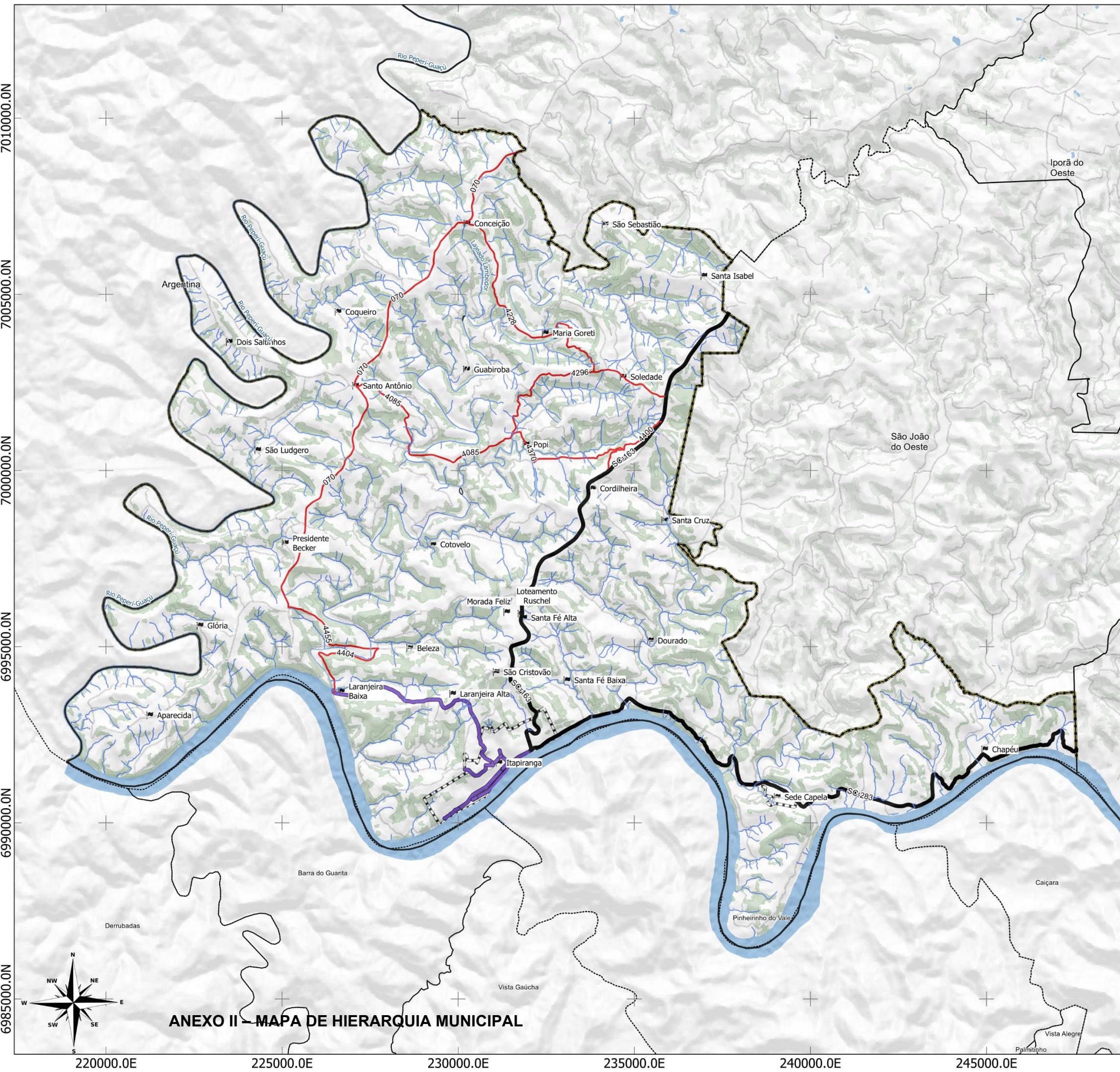
MAPA: Localização e acessos

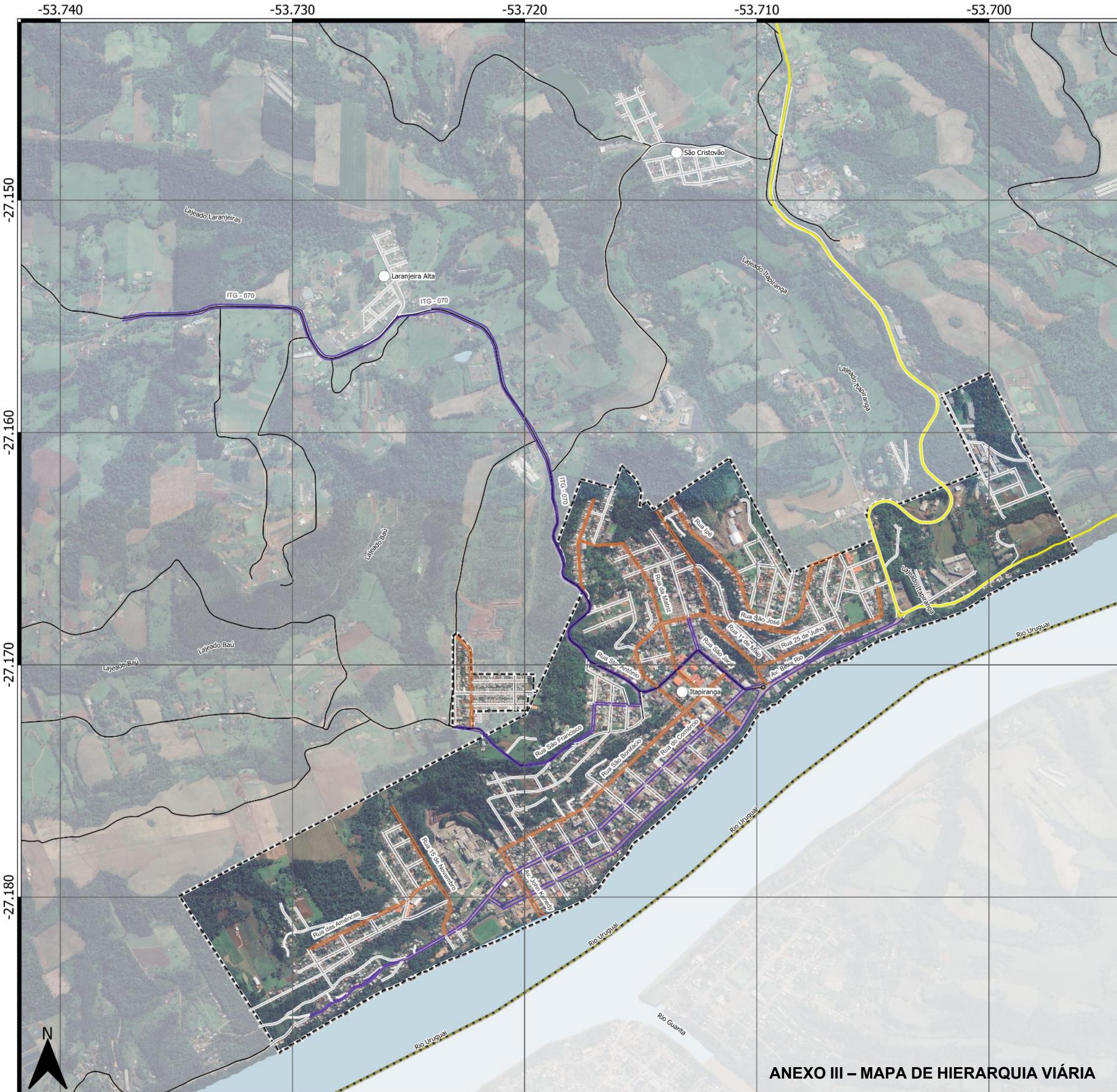
Prancha: 01

Data: Maio/2023

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Sheila P. de Andrade



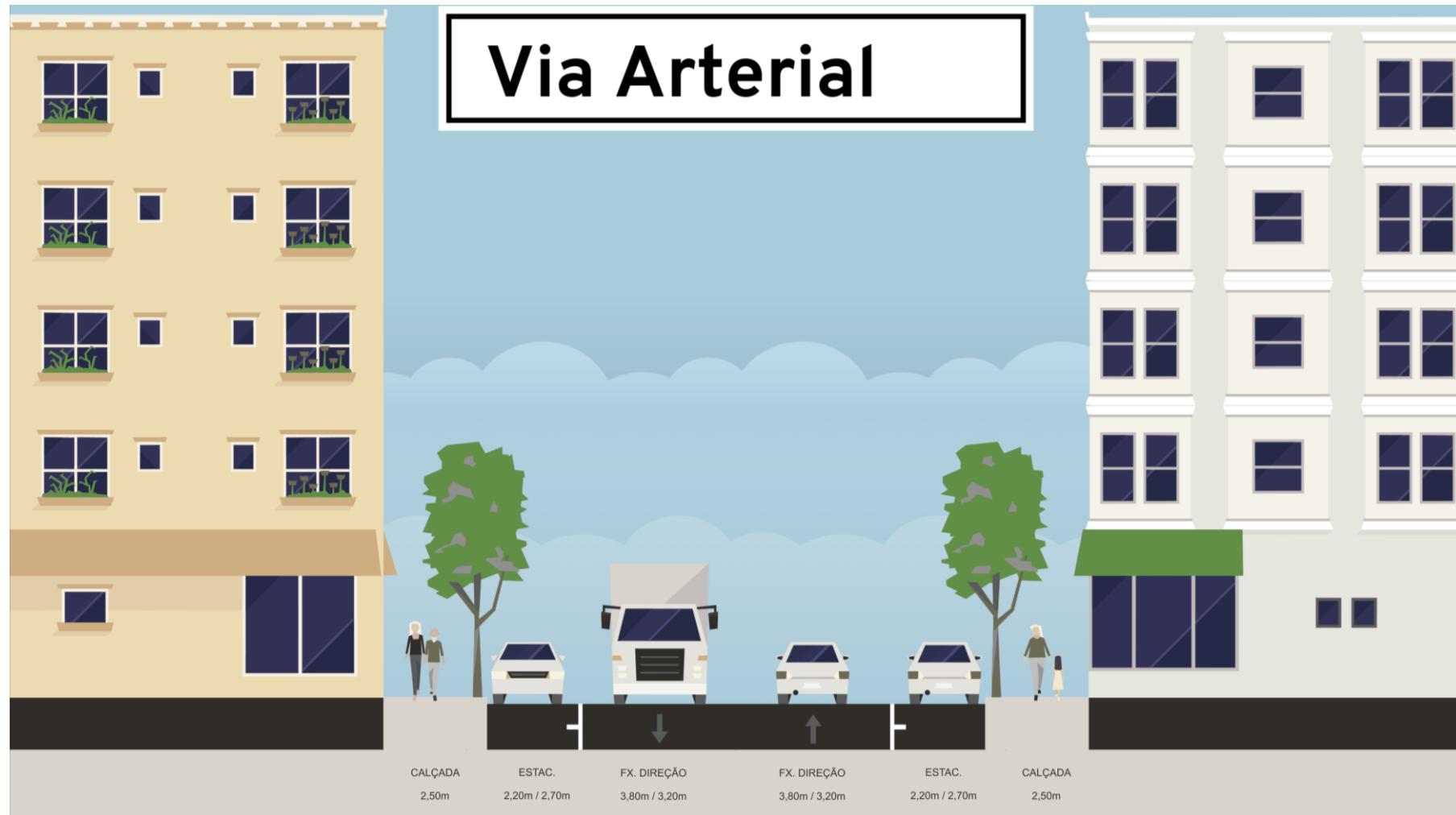




ANEXO IV – LARGURA DAS CAIXAS VIÁRIAS

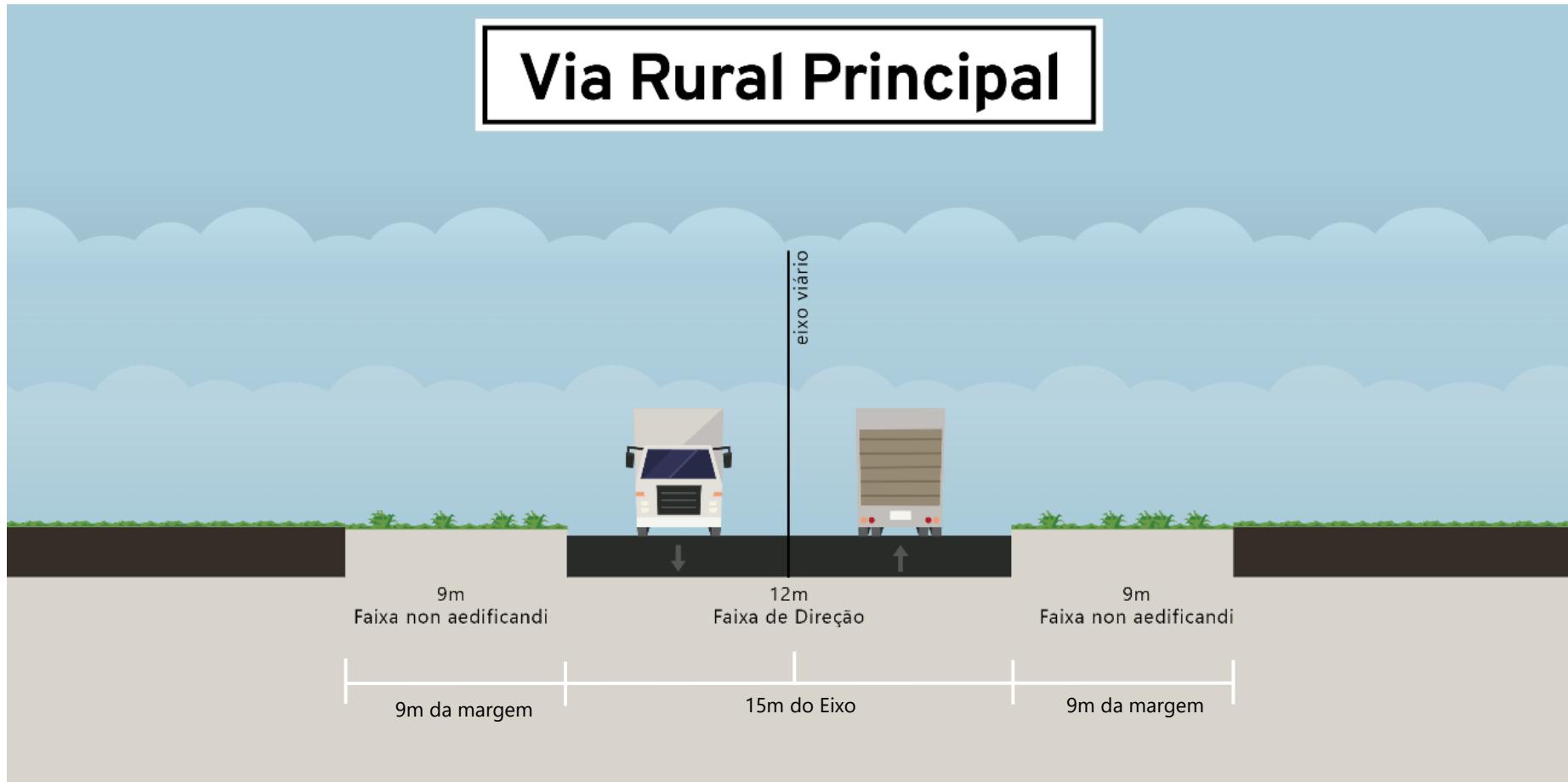
Via Urbana	Seção Normal da Via (m)	Pista de rolamento mín/max por fluxo(m)	Faixa de Estacionamento min/max (m)	Calçada (m)	Inclinação Mínima (%)*	Rampa Máxima (20%)*
Via Arterial	17,00	3,30/3,80	2,20/2,70	2,50	0,5	20
Via Coletora	15,00	2,80	2,20	2,50	0,5	20
Via Local	12,00	2,00	2,00	2,00	0,5	20
Via Arterial	20,00	3,80	2,20	4,0	0,5	10
Via Coletora	17,00	3,80	2,20	2,50	0,5	12
Via Local	12,00	2,00	2,00	2,00	0,5	20
Via Rural	Faixa de direção (m)		Faixa <i>non edificandi</i> (m) – partindo do eixo da via			
Vias Rurais Principais e Secundárias	12		15			
Via Rurais Vicinais	10		10			

* Da seção transversal da via.



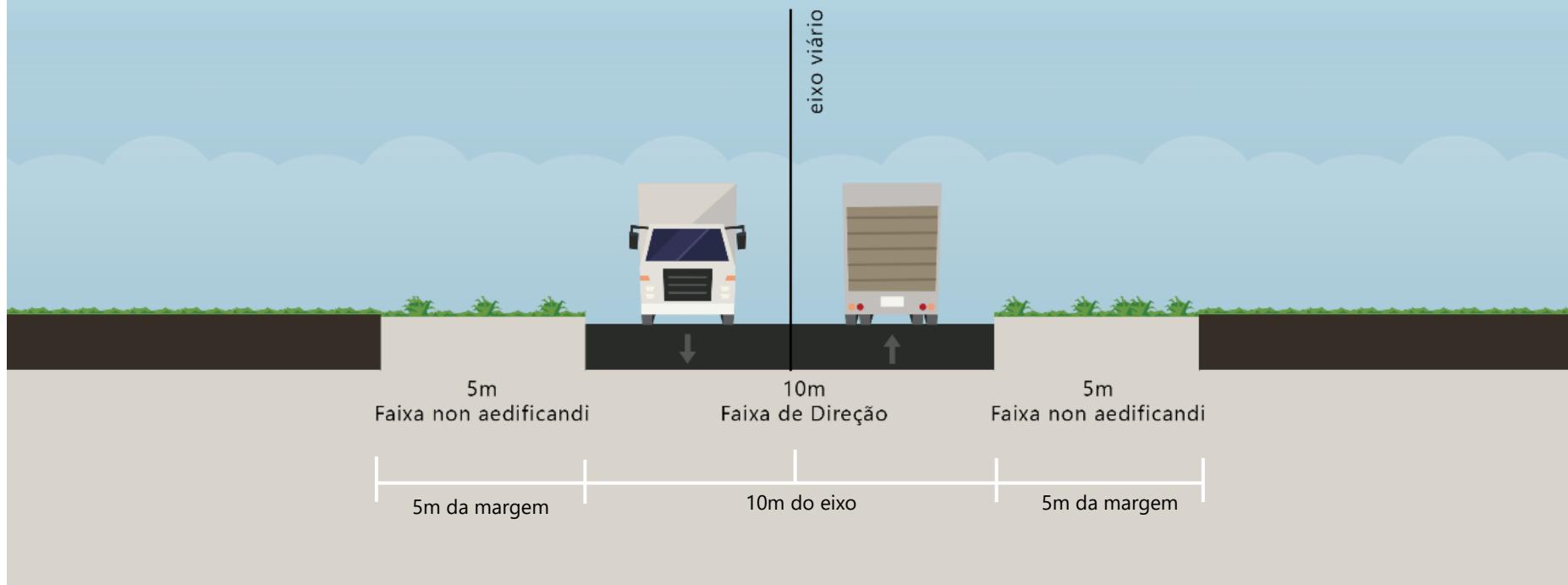


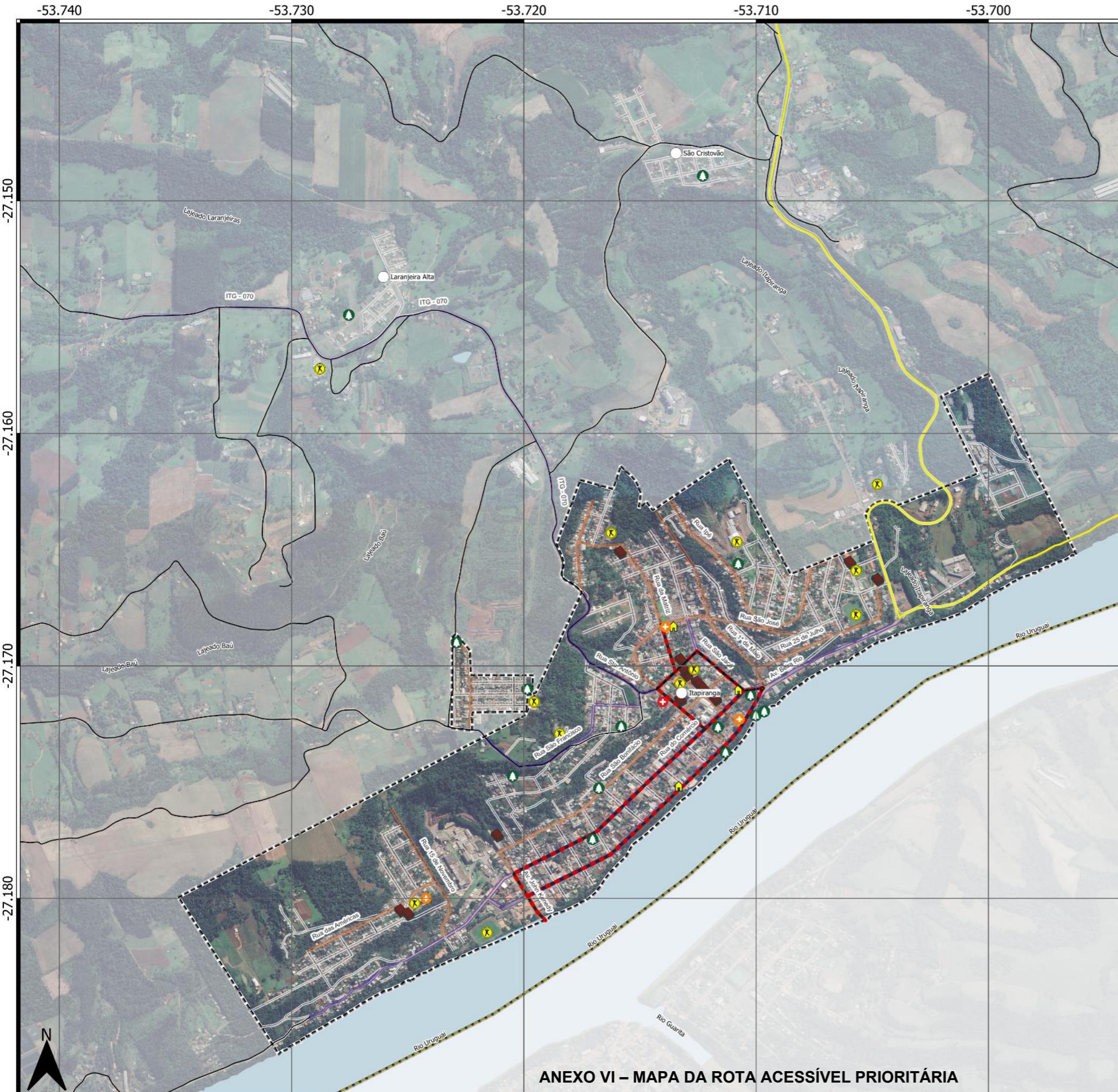






Via Rural Secundária





LEGENDA:

— Rota Acessível

Equipamentos Públicos

• Hospital

• UBS

• Equipamentos de Lazer e Esporte

• Equipamentos de Assistência Social

• Equipamentos de Educação

• Equipamentos de Esporte

Hierarquia Viária Itapiranga

— ARTERIAL

— COLETORA

— LOCAL

Rodovias e Estradas

— Municipais

— Estadual/Distrital

— Federal

— Limite Municipal

— Perímetro Urbano

— Rio Uruguai

LOCALIZAÇÃO



Santa Catarina



Itapiranga

0 500 1.000 m

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Itapiranga/SC | PLANO DE MOBILIDADE URBANA

MAPA: Rota acessível prioritária

ESCALA 1:12.500

Prancha: 04

Data: Maio/2025

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização:



LEGENDA:

Hierarquia Viária Urbana

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas

- Estadual/Distrital
- Federal
- Municipais

Rota Cicloviária

- Compartilhada - Av Uruguai
- Isolada - Av Uruguai
- Conexão com a proposta do calçadão da Rua do Comércio
- SC-163

0 500 1.000 m

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Itapiranga/SC | PLANMOB

ESCALA: 1:17.500

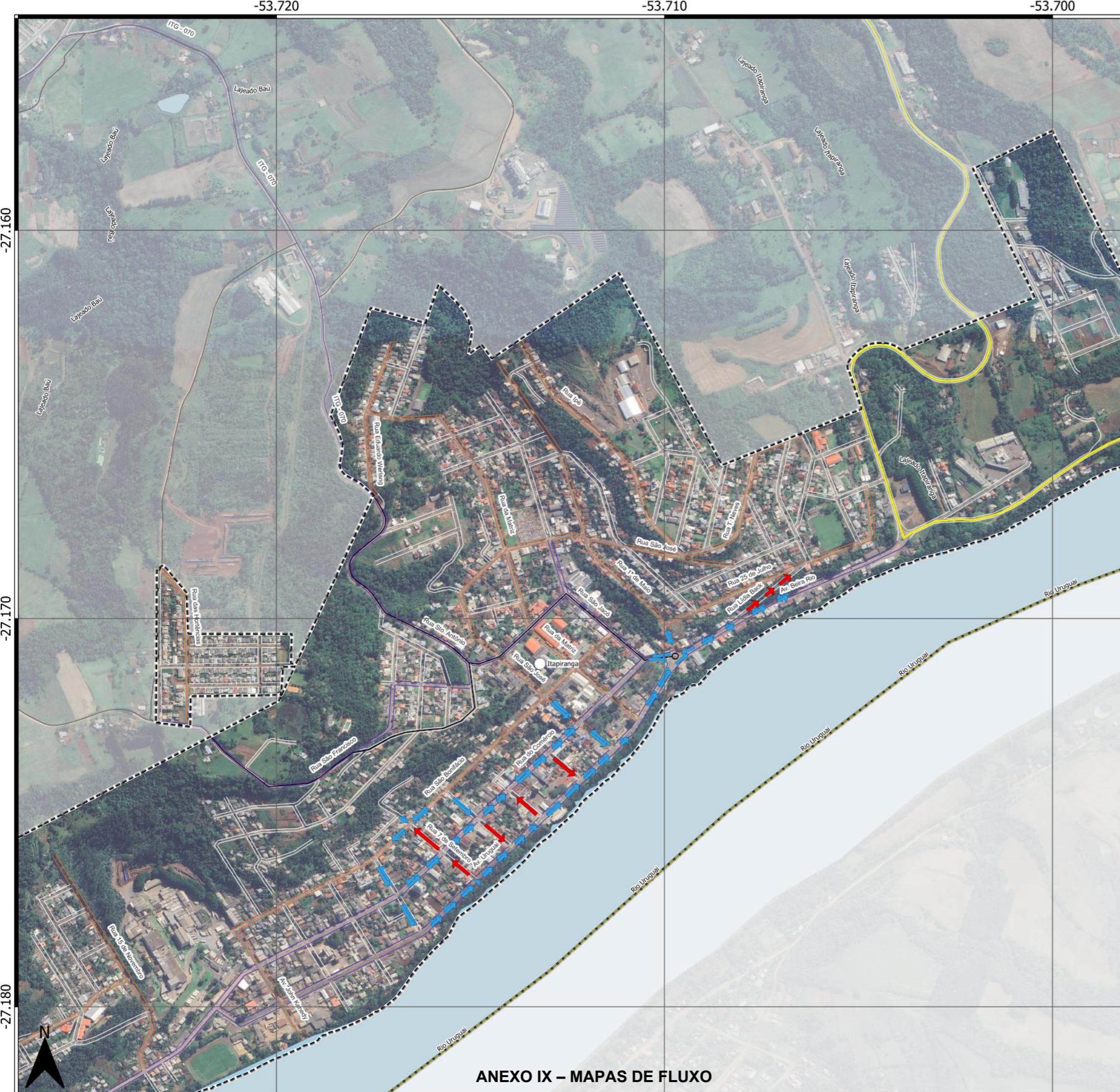
MAPA: Rota Cicloviária

Prancha: 05

Data: Janeiro/2024

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich



LEGENDA:

Círculo de Sentido Único

- MÃO DUPLA
- MÃO ÚNICA

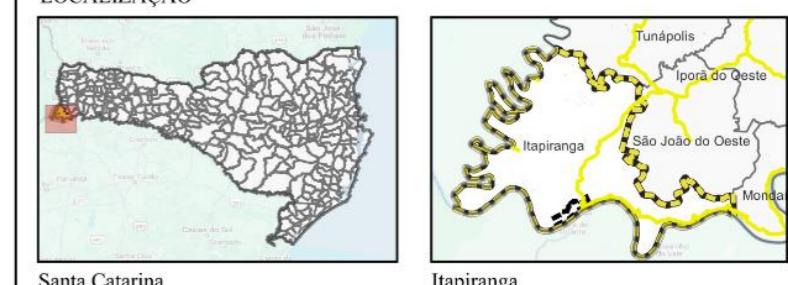
Hierarquia Viária Itapiranga

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas

- Municipais
- Estadual/Distrital
- Federal
- Limite Municipal
- Perímetro Urbano
- Rio Uruguay

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Itapiranga/SC | PLANO DE MOBILIDADE URBANA

MAPA: Círculo de Sentido Único

ESCALA 1:7.500

Prancha: 06

Data: Maio/2025

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização:





LEGENDA:

Círculo de Sentido Único

- MÃO DUPLA
- MÃO ÚNICA
- DIREITA
- ESQUERDA
- SEGUE

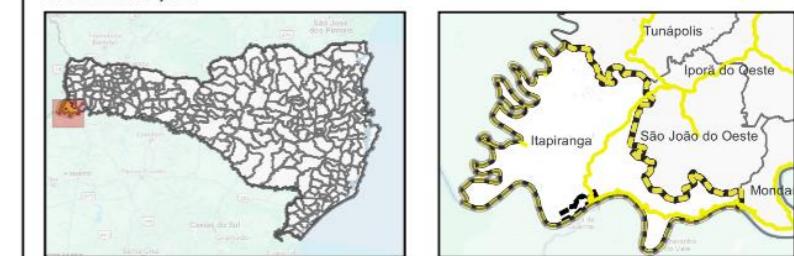
Hierarquia Viária Itapiranga

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas

- Municipais
- Estadual/Distrital
- Federal
- Limite Municipal
- Perímetro Urbano
- Rio Uruguai

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Itapiranga/SC | PLANO DE MOBILIDADE URBANA

MAPA: Círculo de Sentido Único

ESCALA 1:1.000

Prancha: 07

Data: Maio/2025

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização:



Elaboração dos Planos de
Mobilidade Urbana
CONDER



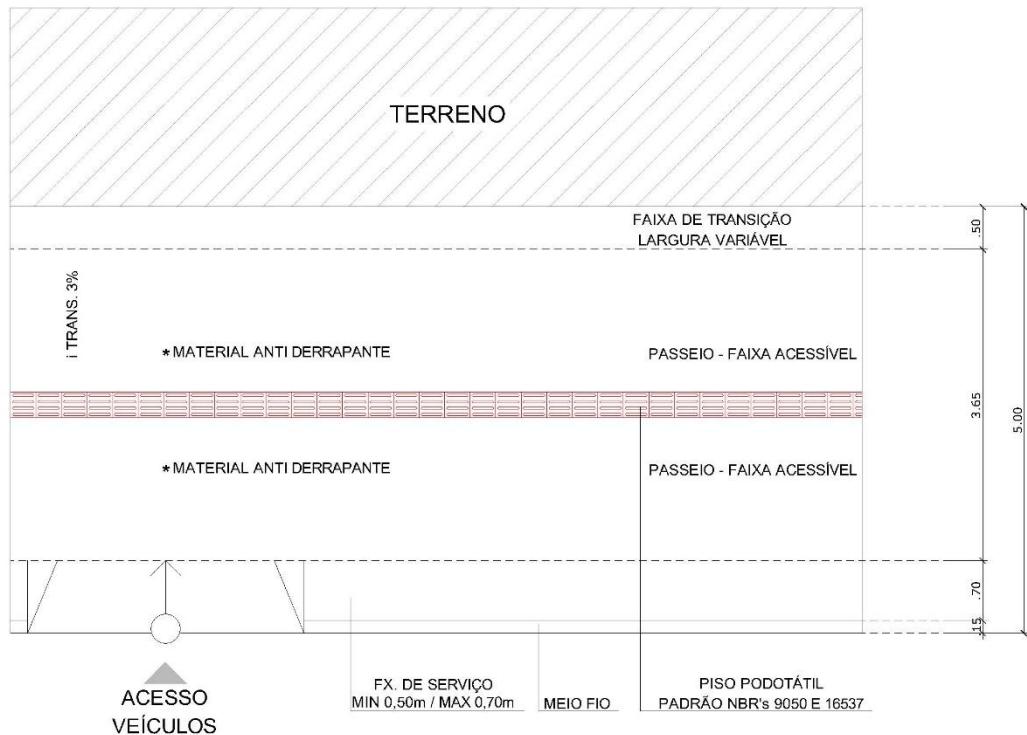
Alto Uruguai
Engenharia & Planejamento



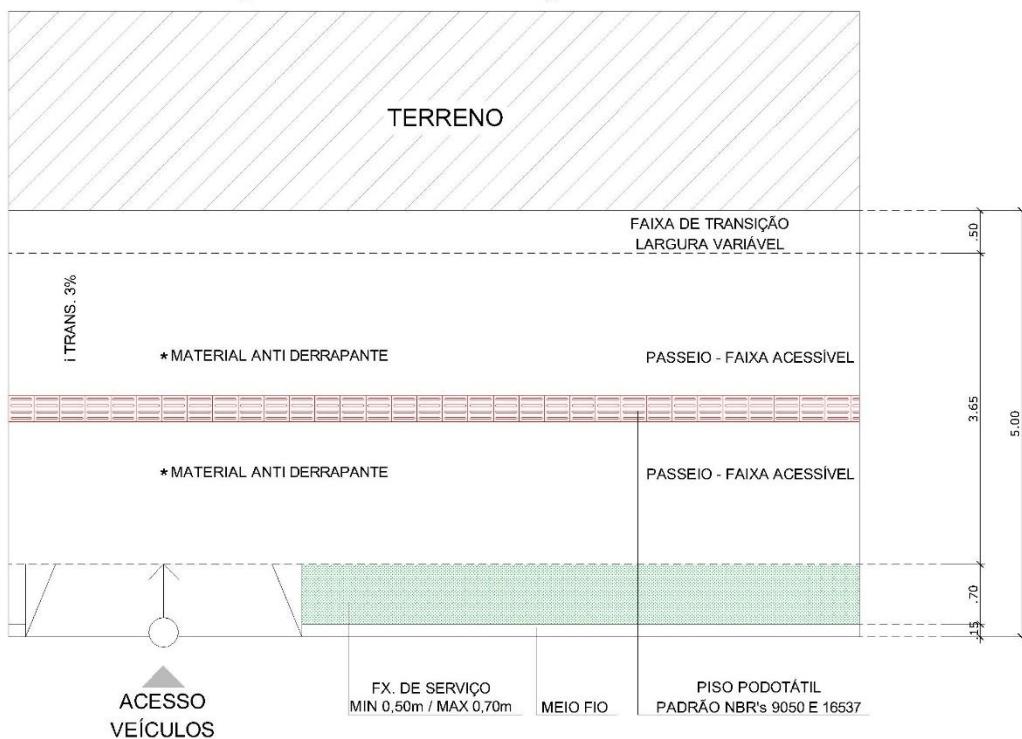


ANEXO IX – MODELOS DE CALÇADA

Avenidas Washington Luís Adelino Mangini

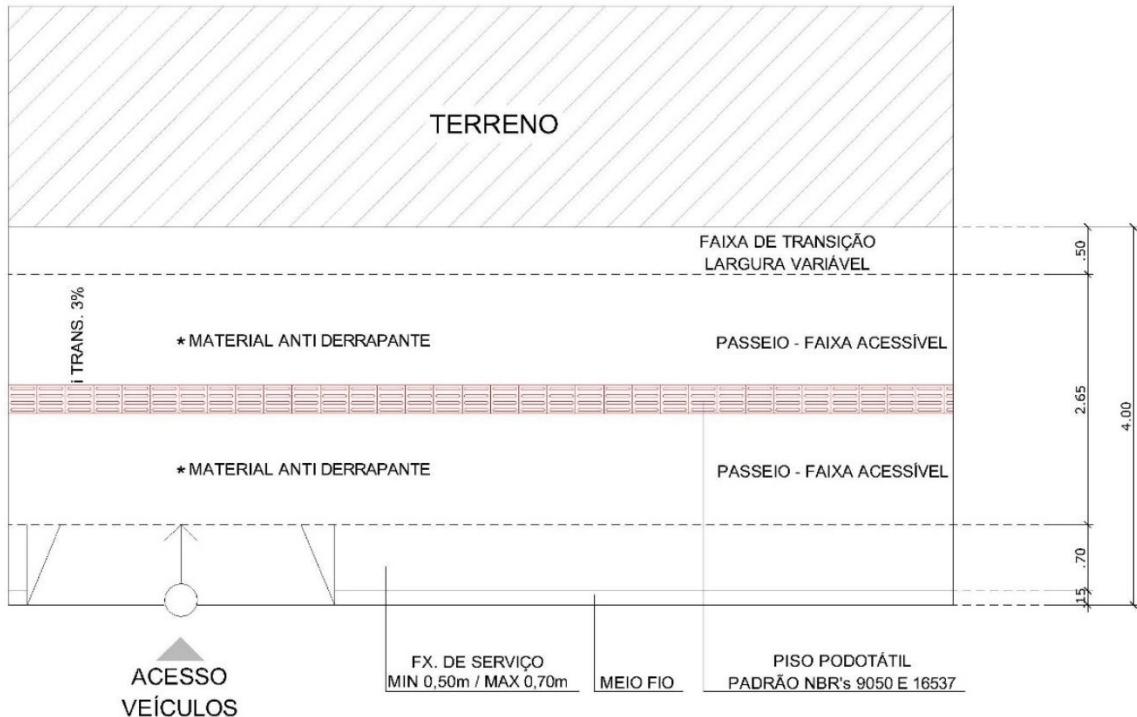


Avenidas Washington Luís Adelino Mangini

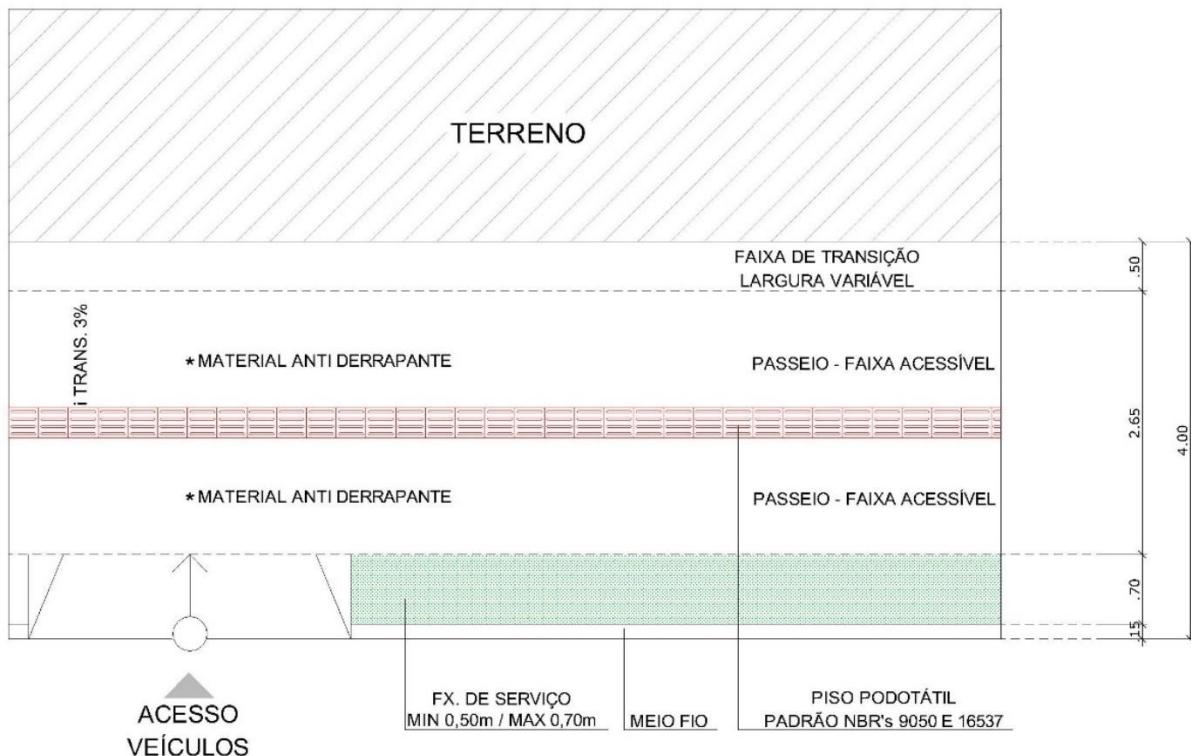




Ruas com 20,00m de largura ou mais

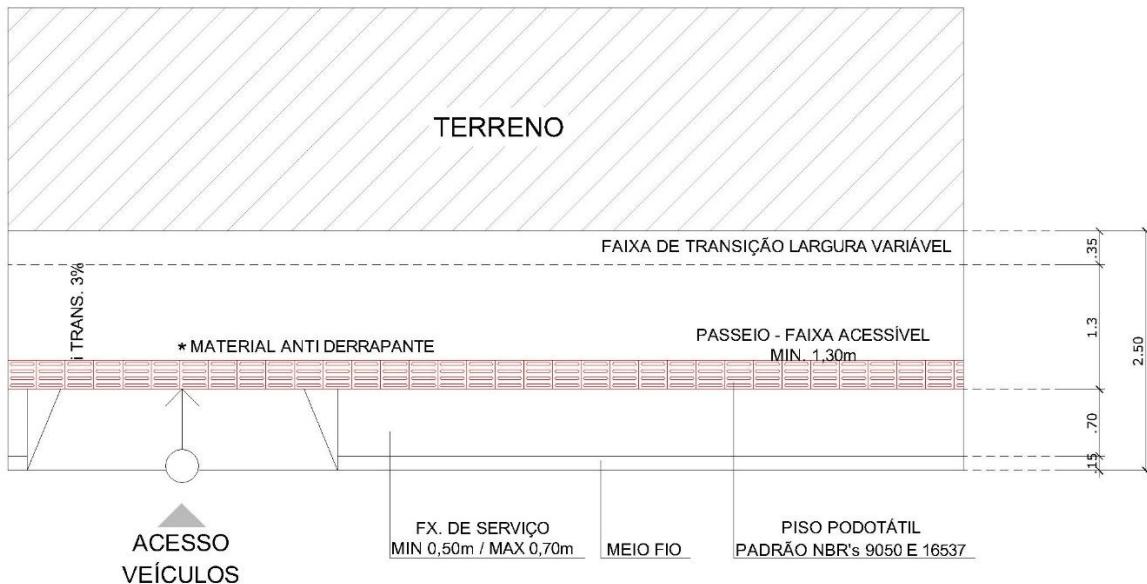


Ruas com 20,00m de largura ou mais

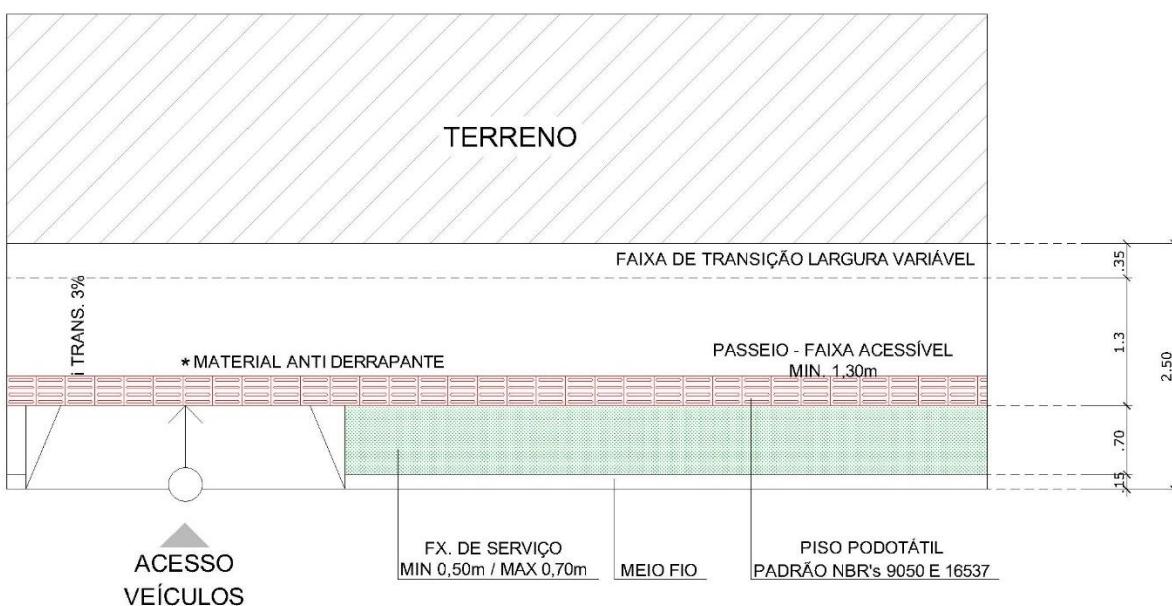




Ruas coletoras

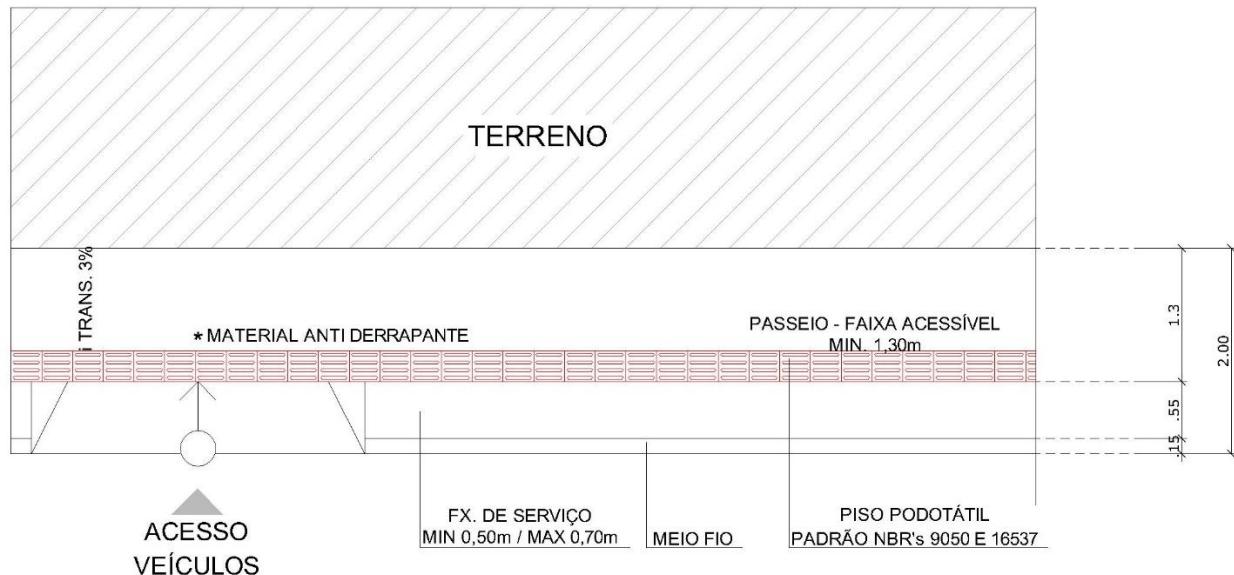


Ruas coletoras

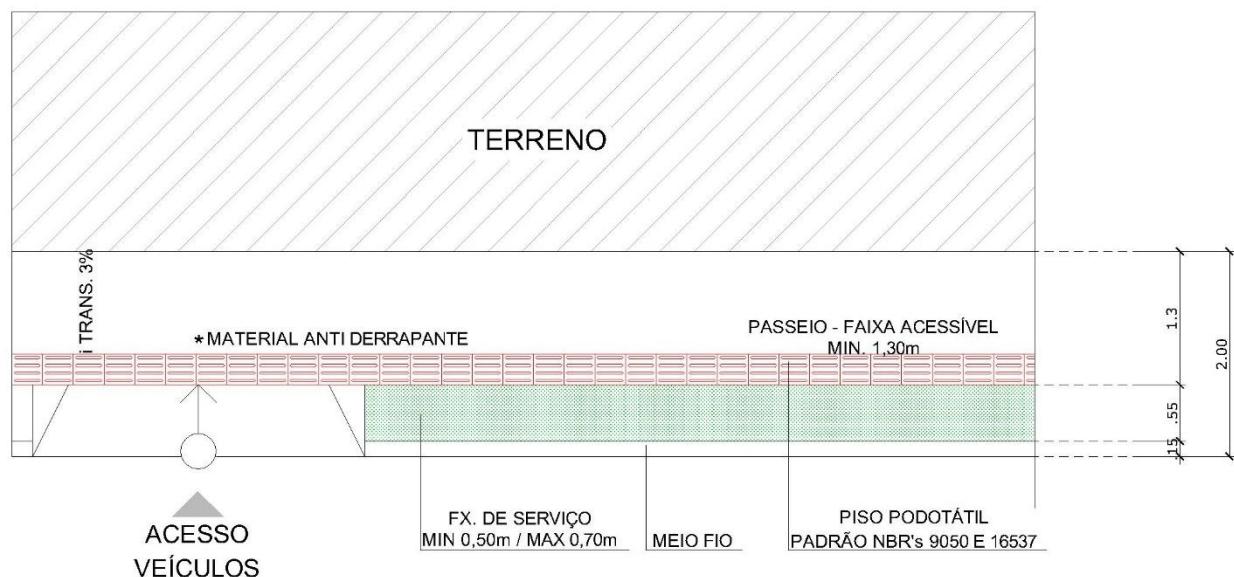




Ruas locais



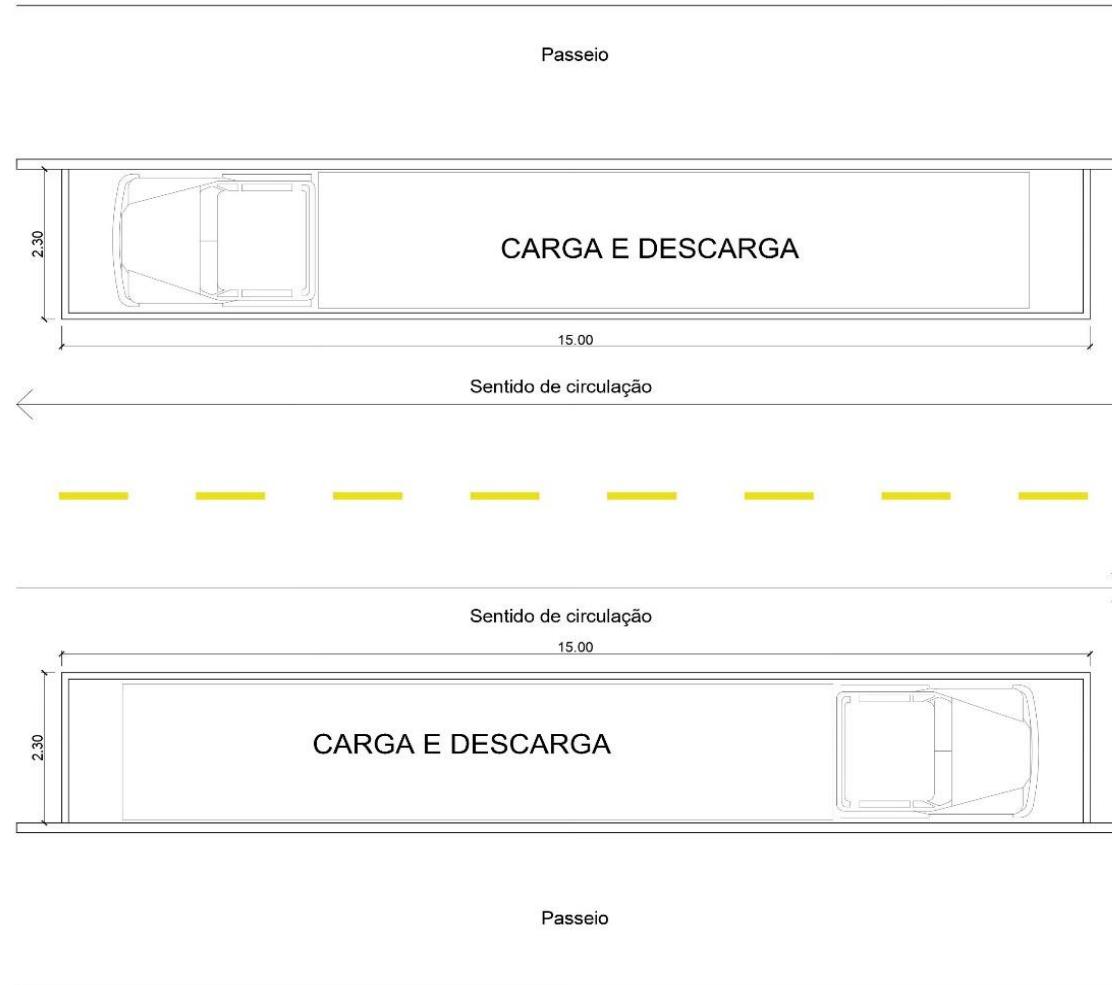
Ruas locais



*Caso haja equipamentos de infraestrutura como postes de iluminação, energia, hidrantes ou arborização prévia no passeio, o piso tátil pode ser deslocado mantendo a continuidade com a calçada anterior e o trajeto mais reto possível. Caso a continuidade e o trajeto mais reto possível não sejam possíveis, o mesmo deve ser desviado conforme a NBR 16537.

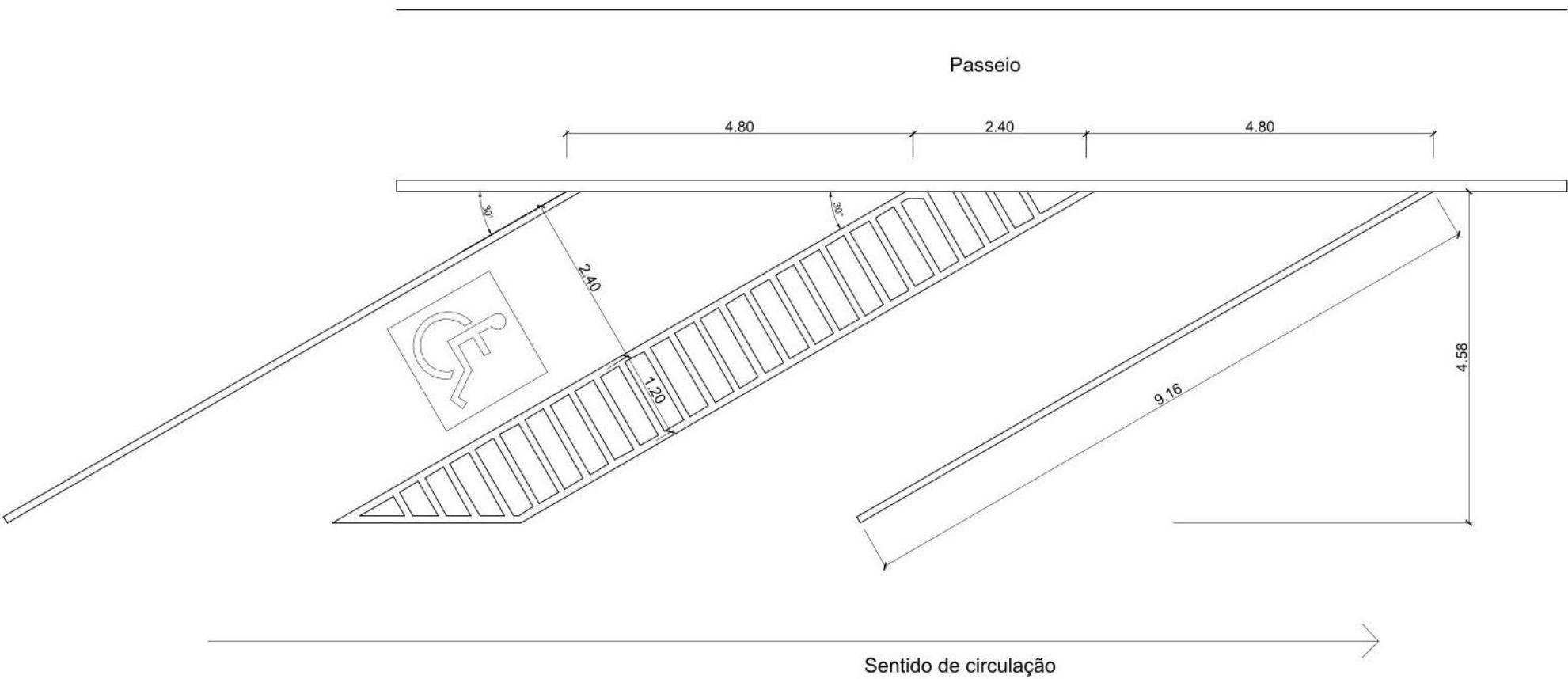


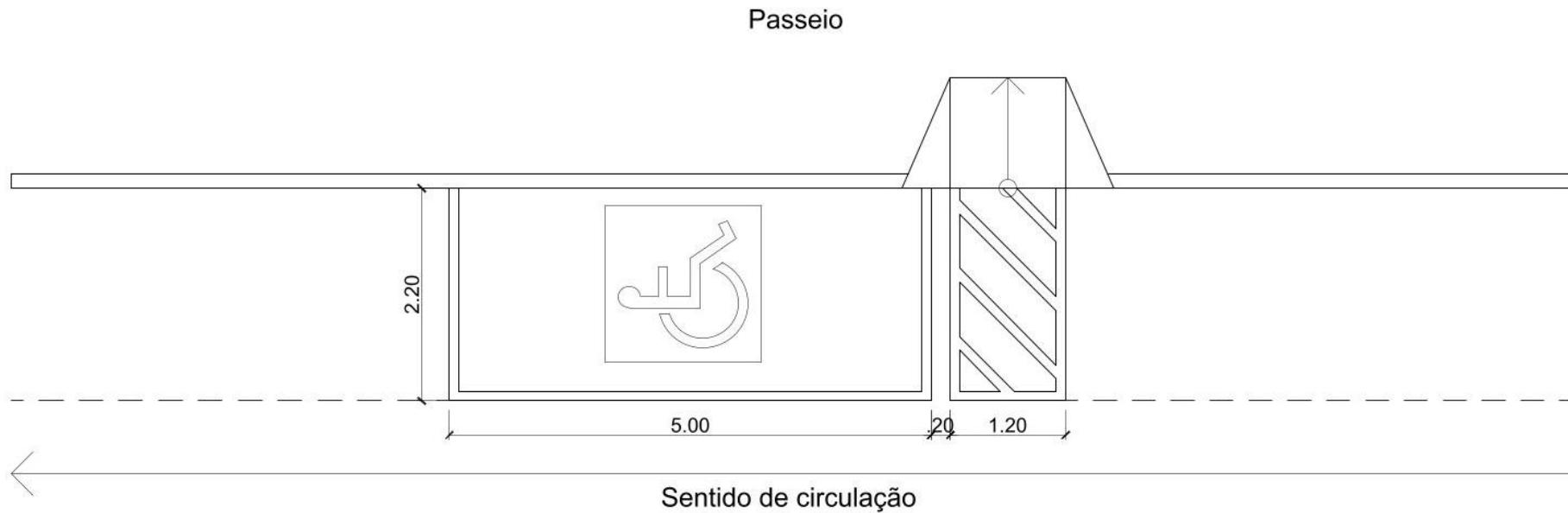
ANEXO X – MODELO DE VAGA DE CARGA E DESCARGA

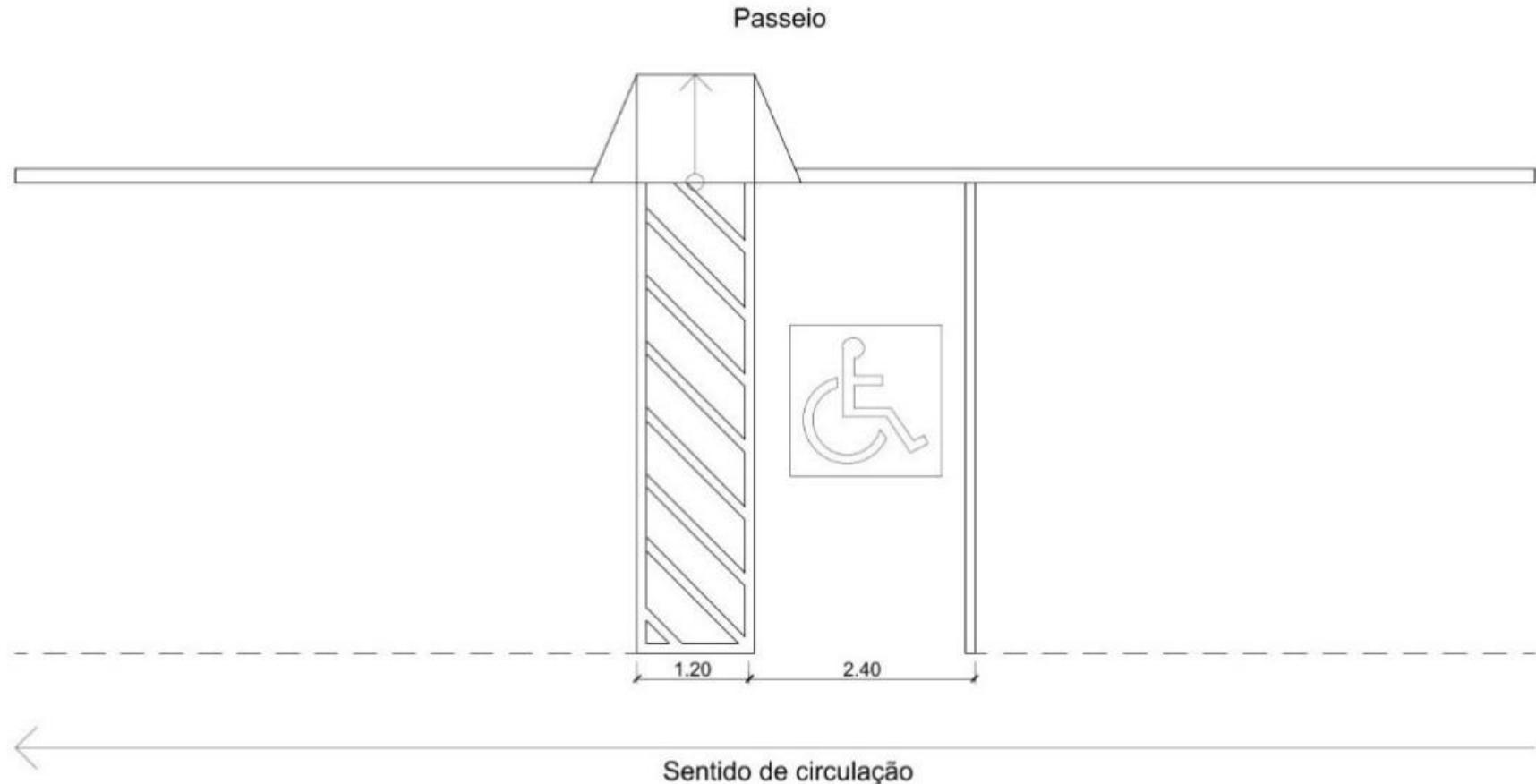


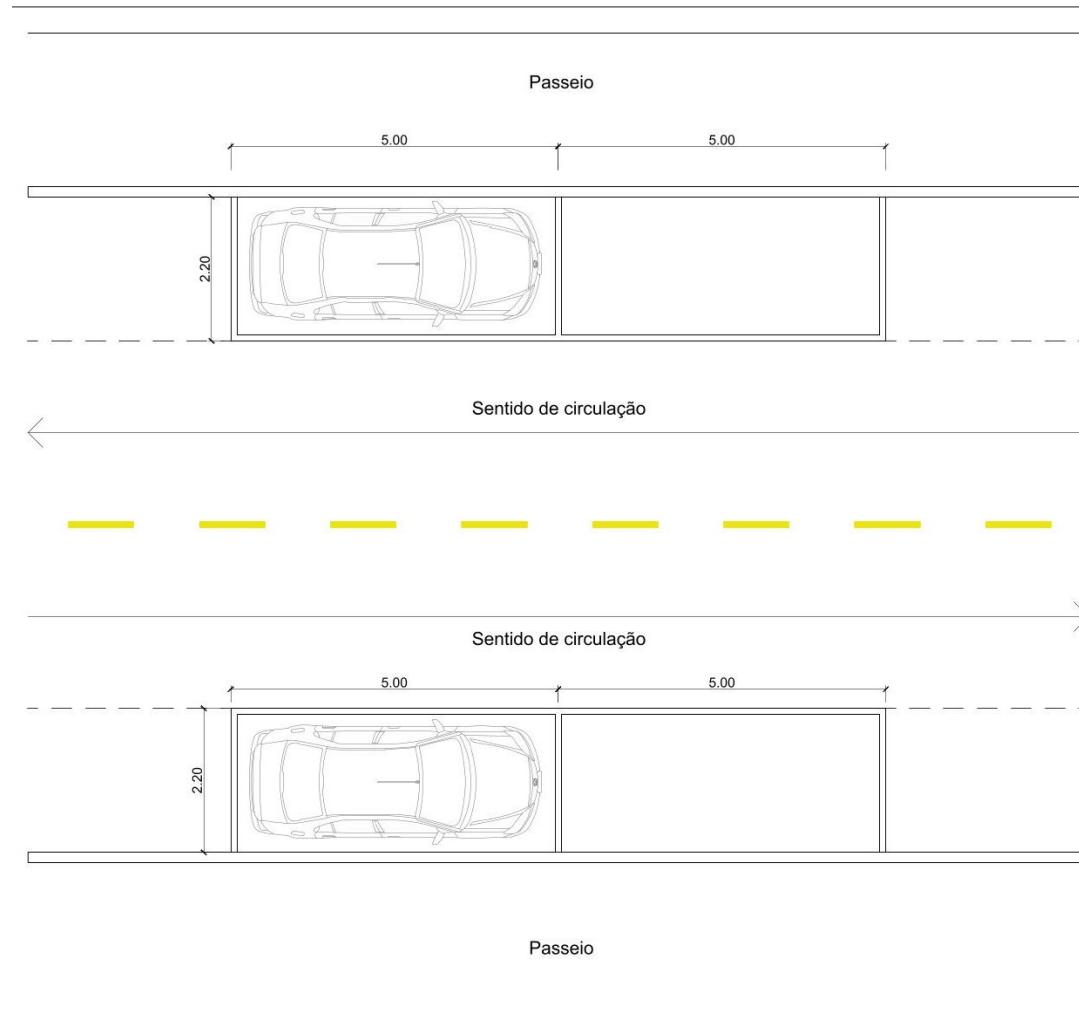


ANEXO XII – MODELO DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS



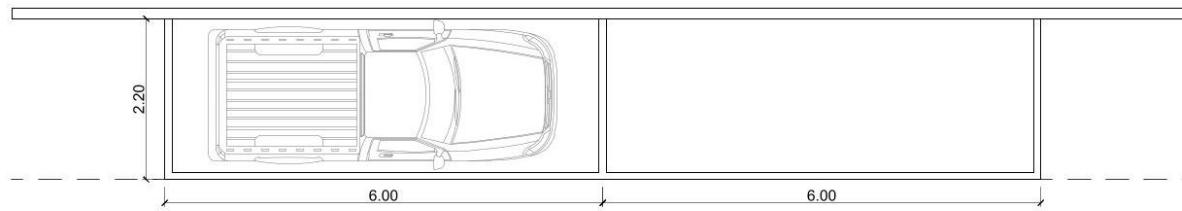




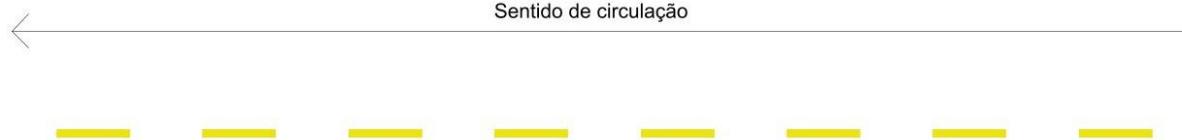




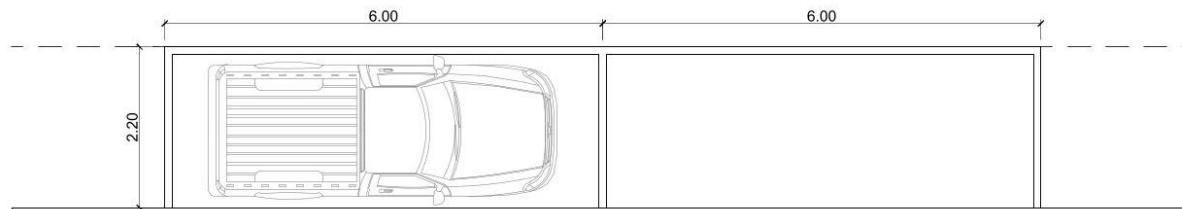
Passeio



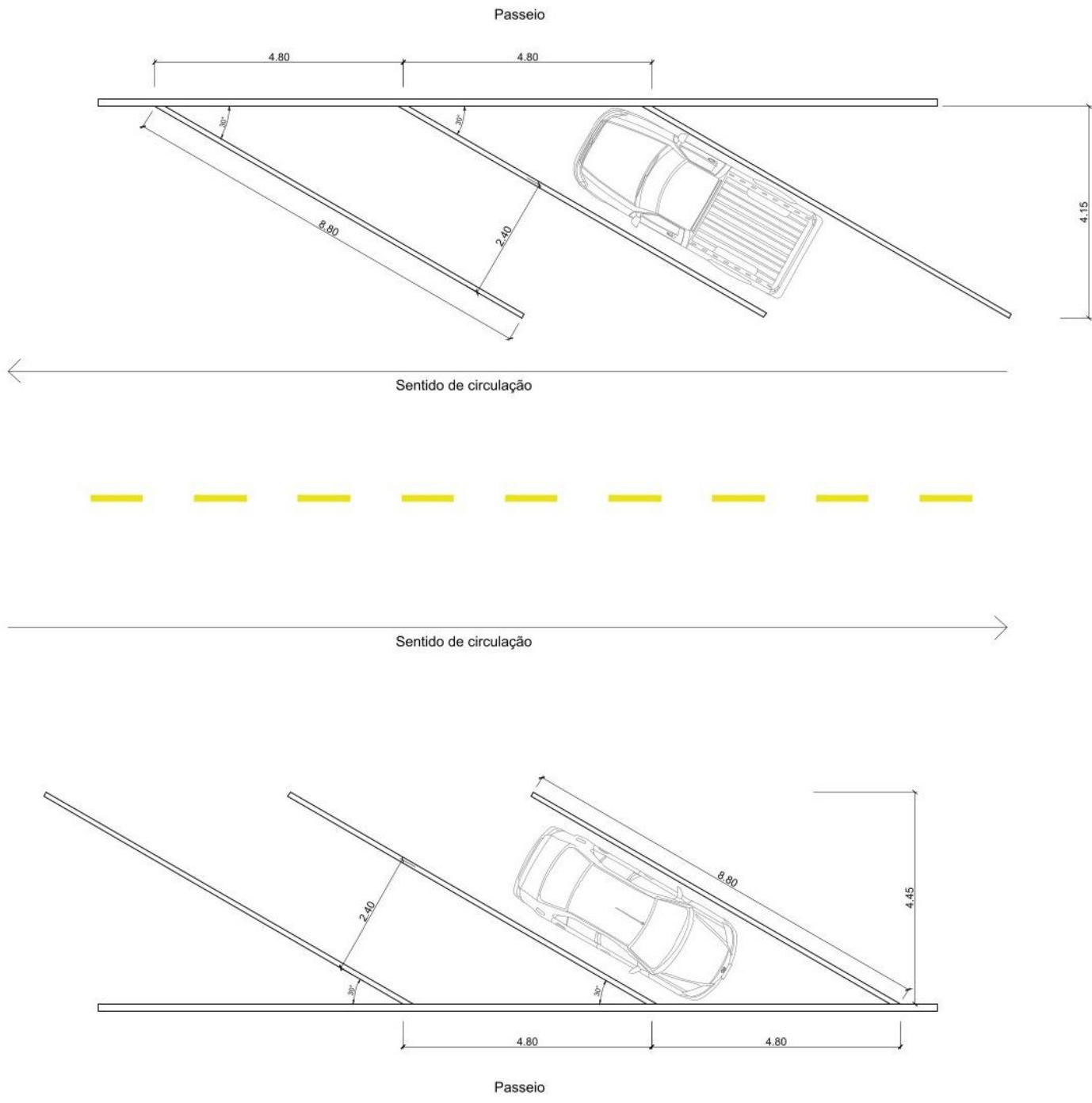
Sentido de circulação

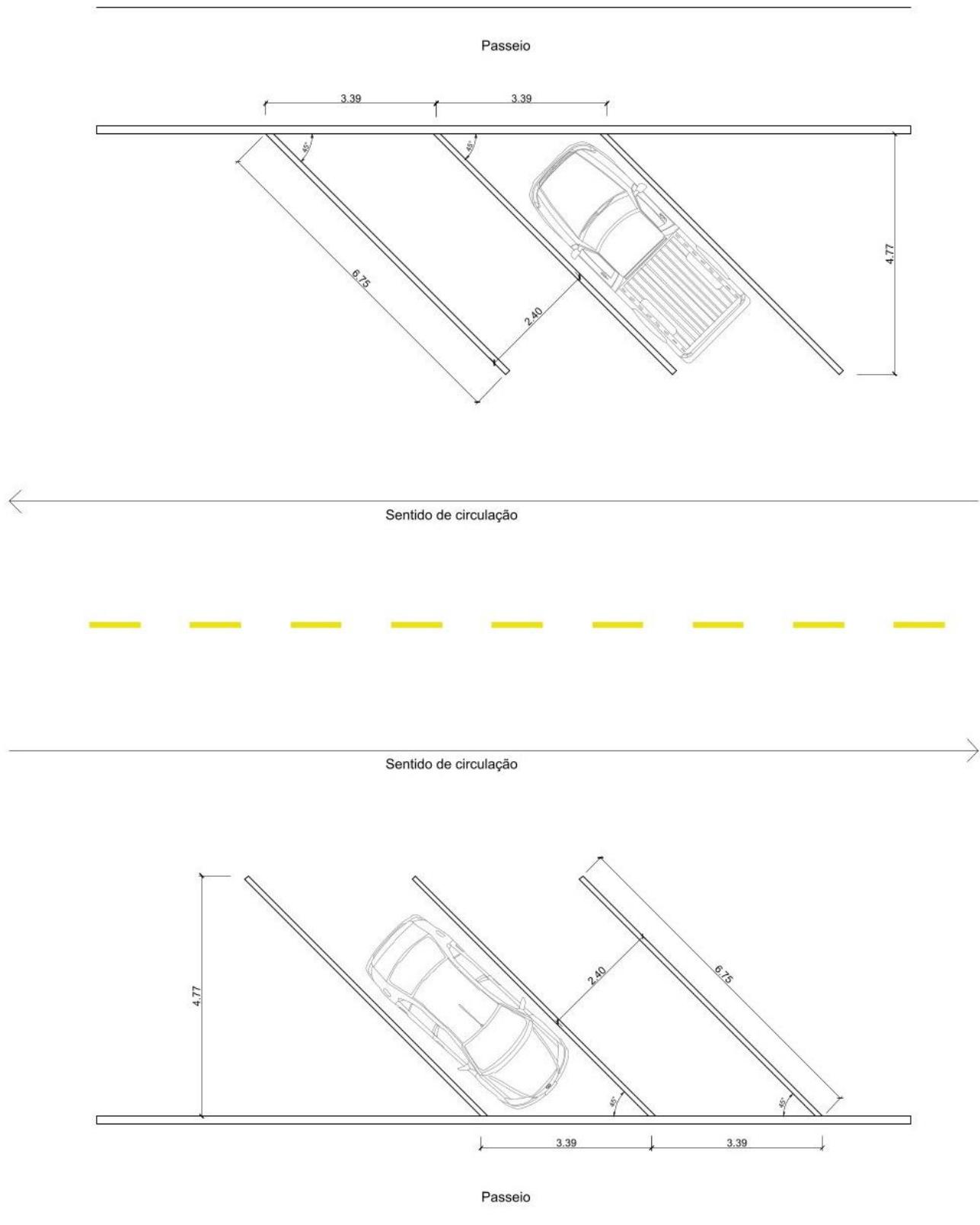


Sentido de circulação



Passeio







Elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Itapiranga / SC

Diêmesson Hemerich

Empresa Alto Uruguai Engenharia e Planejamento de Cidades

Arquiteto e Urbanista

A1282514

Coordenação Geral do PlanMob

Concórdia, ____ de _____ de 2025.