
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº _____/2020

Súmula: “INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE DE TELÊMACO BORBA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

TÍTULO I–DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I – Da Política de Mobilidade de Telêmaco Borba

Art. 1º O Plano de Mobilidade de Telêmaco Borba (PMOB) é o principal instrumento da Política de Mobilidade do Município, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo o território de Telêmaco Borba.

Parágrafo Único. As normas, princípios básicos e diretrizes para implantação do PMOB são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Telêmaco Borba.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade, que fundamenta o PMOB, é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no município de Telêmaco Borba, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social, sendo composta pelo Sistema de Transporte Não Motorizado, pelo Sistema de Transporte Motorizado, pelo Sistema de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços, pelo Sistema da Infraestrutura, pelo Sistema da Gestão da Mobilidade e pelo Sistema dos Modos de Participação Pública.

Parágrafo Único. O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

CAPÍTULO II - Dos Fundamentos, Princípios, Diretrizes, Objetivos e Instrumentos do Plano de Mobilidade do Município de Telêmaco Borba

Art. 3º O PMOB está fundamentado na Constituição Brasileira; da Lei Federal do Estatuto da Cidade; da Política Nacional de Mobilidade, da Constituição Paranaense, da Lei Orgânica e do Plano Diretor Municipal de Telêmaco Borba.

Art. 4º O Plano de Mobilidade de Telêmaco Borba segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, através dos seguintes princípios:

- I. a estruturação da mobilidade urbana;
- II. a mobilidade urbana sustentável;
- III. a acessibilidade universal;
- IV. a equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
- V. a justiça social na mobilidade urbana, como prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
- VI. a prioridade no transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- VII. a estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços;
- VIII. a gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 5º As diretrizes que fundamentam o PMOB referem-se a:

- I. fundamentação da ação pública em mobilidade urbana;
- II. delimitação dos espaços da mobilidade urbana segundo o uso público e os modos de transporte;
- III. regulamentação da relação com os agentes públicos e com os privados, provedores de serviços de mobilidade urbana;
- IV. adequação às diretrizes fixadas no plano diretor municipal e plano metropolitano de forma sequencial e harmônica;
- V. implantação adequada de infraestrutura da circulação;
- VI. priorização da funcionalidade na circulação;
- VII. integração com a política de desenvolvimento urbano, promovendo a integração metropolitana, visando a mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal, com segurança e qualidade de vida, com redução dos custos urbanos afetos à mobilidade urbana;
- VIII. prioridade ao transporte não motorizado, especialmente à circulação do pedestre em condições seguras e humanizadas;
- IX. prioridade no transporte motorizado público coletivo em relação ao transporte individual, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental;
- X. equacionamento e estruturação da logística do abastecimento e circulação de bens e serviços;
- XI. gestão integrada dos componentes da mobilidade, do trânsito, do transporte público coletivo e do transporte de bens, mercadorias e serviços, com revisão dos instrumentos normativos pertinentes, com a promoção do desenvolvimento técnico, da participação da sociedade, visando a mitigação dos custos ambientais e sociais.

Art. 6º São objetivos específicos do Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Telêmaco Borba:

- I. promover o desenvolvimento sustentável;
- II. requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana;
- III. contribuir na redução das desigualdades sociais;
- IV. promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da

-
- segurança e da rapidez dos deslocamentos;
- V. melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos, que atendam às necessidades da população, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no plano diretor;
 - VI. promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;
 - VII. incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado;
 - VIII. promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana;
 - IX. racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas;
 - X. planejar a infraestrutura do transporte não motorizado;
 - XI. ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema;
 - XII. aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local e metropolitana;
 - XIII. aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
 - XIV. reduzir a emissão de poluentes;
 - XV. consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
 - XVI. preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade.

Art. 7º Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e objetivos abrangem:

- I. restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II. incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado;
- III. dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;
- IV. estabelecimento da política de estacionamentos;
- V. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VI. priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;
- VII. fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;
- VIII. priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;
- IX. definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos



- de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;
- X. estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o estado do Paraná e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade.

TÍTULO II - DO SISTEMA DE MOBILIDADE DE TELÊMACO BORBA

CAPÍTULO I – Da Estrutura e Hierarquia do Sistema Viário

Art. 8º Constituição de um sistema de vias urbanas do município, formando uma rede de infraestrutura de vias existentes e projetadas, que caracteriza a estruturação e hierarquização do sistema viário com base em critérios funcionais e urbanísticos, segundo as características de tráfego circulante pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

- a) Via Arterial Rodoviária: caracterizada por interseções em nível, com acesso aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, estabelecida como o trecho urbano da Rodovia PR-160, destinada à circulação de veículos automotores entre a ponte sobre o Rio Tibagi e o Distrito Industrial, com trânsito predominantemente de passagem, permitido para todos os tipos de veículo, exceto de tração animal;
- b) Via Arterial Perimetral: caracterizada por interseções em nível, com acesso aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, permitido para todos os tipos de veículos, possibilitando a ligação entre as regiões da cidade, compondo um conjunto de vias destinadas aos deslocamentos de pedestres, ciclistas e veículos automotores em áreas periféricas da área urbana, constituindo um sistema que facilita a circulação de pessoas, bens, mercadorias e serviços;
- c) Via Arterial Estrutural: caracterizada por interseções em nível, com acesso aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, formando um conjunto para ordenar a distribuição do tráfego prioritário, segundo uma malha estruturante dos deslocamentos urbanos, podendo ser de itinerário de linhas do transporte coletivo urbano, sendo que algumas delas apresentam pista de rolamento estreitas e que, gradativamente, deverão ser adequadas para corresponder aos fluxos de tráfego e à dimensão das calçadas definidas, com as características de circulação viária estabelecida;
- d) Via Coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, constituindo um sistema ordenado de vias, formulado para facilitar a circulação viária entre as Vias Arteriais Perimetrais e Estruturantes e as Vias Locais, sendo prioritárias para o itinerário das linhas de transporte coletivo urbano, sendo que algumas delas apresentam pista de rolamento estreitas e que, gradativamente, deverão ser adequadas para corresponder aos fluxos de tráfego e à dimensão das calçadas definidas, com as características de circulação viária estabelecida;
- e) Via Coletora Parque: com função de coletora, adjacente às margens do Rio Tibagi

-
- e dos parques em estruturação, com calçadas adequadamente dimensionadas e ciclovias;
- f) Via Local: caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas, formando um conjunto de vias que proporcionam a ligação entre diversas áreas, especialmente às zonas residenciais, incluindo a de atividades restritas, às Vias Coletoras, devendo apresentar condições para a circulação viária de veículos automotores e calçadas;
- g) Via Local Especial de Comércio: caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso às atividades lindeiras, estabelecida pela Avenida Horácio Klabin, trecho entre a Avenida Pref. Cacildo Batista de Arpelau/Avenida Nações Unidas Leste e a Avenida Samuel Klabin, no Centro; e pela Rua Jasmim, trecho entre a Rua Lotus e a Rua Flor do Campo, no bairro Jardim Alegre; configuradas para compatibilizar atividades de comércio e de serviços, prioritariamente, com um plano de urbanização específico, estabelecendo um padrão de desenho urbano, paisagem, acessibilidade, mobiliário e iluminação pública, visando seu fácil reconhecimento pela população como marcos urbanos; com a revisão dos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo, com a previsão de área e projetos para estruturas e equipamentos que ofereçam serviços públicos, com ênfase para a implantação de áreas verdes, praças, pontos de encontro, equipamentos de cultura e lazer;
- h) Via Rural: definida como estradas rurais quando não for pavimentada e rodovia quando for pavimentada, para promover a circulação viária fora da área do perímetro urbano.

Parágrafo Único. As características das vias constam do Anexo II – Mapa da Hierarquia Viária, Anexo III- Quadro da Hierarquização das Vias Existentes e Projetadas, Anexo IV -Perfis das Vias da Hierarquia Viária, Anexo V – Tabela da Configuração das Vias e Calçadas, Anexo VI – Tabela do Alargamento Progressivo das Vias do Sistema Viário Básico, Anexo VII – Mapa do Alargamento Progressivo, Anexo VIII – Composição do Sistema Ciclovitário e Anexo IX – Mapa do Sistema Ciclovitário.

CAPÍTULO II –Do Sistema de Transporte Não Motorizado

Art. 9º O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I. pedestres;
- II. ciclistas;
- III. veículo de propulsão humana;
- IV. acessibilidade universal.

Seção I - Dos Pedestres

Art. 10. A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo as características físicas, funcionais e



operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação e caminhabilidade de pedestres, e que serão preferenciais em relação a todos os modos de transporte.

Art. 11. Para a promoção da caminhabilidade de pedestres deverá ser estabelecido o padrão das calçadas, definindo as dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos; adequação das calçadas existentes, especialmente para as da área central e de regiões consideradas prioritárias do interesse do pedestre; remoção das barreiras arquitetônicas e de obstáculos existentes nas calçadas; implantação de mobiliário urbano adequado à dimensão e características das calçadas; adequação e ampliação da área de calçadas; devendo conter:

- I. faixa de acesso - entre alinhamento predial e a faixa livre do passeio;
- II. faixa livre - destinada à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou quaisquer outras interferências;
- III. faixa de serviço - entre a guia e a faixa livre para objetos, elementos do mobiliário urbano, arborização e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não e implantados mediante autorização, permissão ou concessão do Poder Público.

Seção II – Dos Ciclistas

Art. 12. O transporte por bicicletas deve ser incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 13. O sistema cicloviário deverá ser reestruturado com o estabelecimento dos padrões para ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados; equipamentação do sistema cicloviário; e instituição da política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

Seção III - Dos Veículos de Carga por Propulsão Humana

Art. 14. Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial para o veículo de carga por propulsão humana no transporte não motorizado, visando promover ações disciplinadoras, adequando o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida a circulação na Vias Arterial Rodoviária.

Seção IV - Da Acessibilidade

Art. 15. Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a 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 informação, por pessoa portadora de

deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade, segundo a Lei Nº 10.048/2000, o Decreto Nº 5.296/2004, o atendimento às normas da ABNT NBR 9050:2000 e à legislação aplicável, no que tange à acessibilidade.

Art. 16. O Poder Público Municipal deverá implementar rotas destinadas aos cadeirantes, estabelecendo as prioridades, para os deslocamentos no Centro, prevendo-se a sua ampliação gradativa.

CAPÍTULO III –Do Sistema de Transporte Motorizado

Art. 17. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I. Transporte Público Coletivo;
- II. Transporte individual de passageiros em veículo automotor de aluguel com taxímetro; III. Transporte Público Escolar;
- V. Transporte Individual;
- VI. Transporte privado individual a partir de compartilhamento de veículos.

Seção I - Do Transporte Público Coletivo

Art. 18. O transporte público coletivo no Município de Telêmaco Borba, efetuado por ônibus, deve corresponder às demandas progressivas, bem como à capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

Art. 19. O transporte público coletivo, urbano e rural, gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada deve ser reestruturado para o atendimento das demandas, equipado e regulamentado.

Art. 20. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

- I. o estabelecimento das prioridades de circulação do transporte de massa em relação ao transporte individual;
- II. a implantação de pontos de embarque e desembarque parada, especiais e segundo um novo padrão;
- III. a implantação ou reestruturação dos equipamentos de controle;
- V. a promoção da cooperação entre entes federativos municipais e estaduais, visando a reestruturação, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte coletivo público por ônibus; modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- VI. a regulamentação da prestação de serviços do transporte coletivo público por ônibus;
- VII. a promoção da capacitação e qualificação dos atores públicos e privados.



Art. 21. Com vistas a tornar o transporte público coletivo um fator de inclusão social, o Poder Executivo adotará:

- I. uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social;
- II. adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
- III. cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Seção II - Transporte individual de passageiros em veículo automotor de aluguel com taxímetro

Art. 22. O transporte público por táxi é considerado como um meio de transporte público individual, remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 23. O transporte público por táxi configura igualmente serviço de interesse público, devendo ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo licitação, por concessão ou permissão.

Art. 24. Para o transporte público por táxi o Poder Executivo realizará ações envolvendo:

- I. a licitação dos serviços, adequando-se à legislação vigente;
- II. instituição do regulamento para a prestação dos serviços;
- III. redimensionamento dos pontos de táxi.

Seção III - Do Transporte Público Escolar

Art. 25. O transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Art. 26. O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo licitação, por concessão ou permissão.

Parágrafo Único. O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Seção IV - Do Transporte Público por Fretamento

Art. 27. O transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 28. O transporte de grupos, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, sujeito as cominações legais relativas ao Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente, deve ser reestruturado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresas privadas.

Seção V - Do Transporte Individual

Art. 29. Caracteriza-se como transporte individual motorizado o deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

Art. 30. Para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, devem ser implementadas ações que compreendem:

- I. adequação da infraestrutura viária, para deslocamentos adequados, segundo as prioridades estabelecidas;
- II. implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança.

Seção VI - Transporte privado individual a partir de compartilhamento de veículos

Art. 31. Consiste no transporte remunerado privado individual de passageiros, por meio de empresa responsável pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os usuários.

Art. 32. Para o transporte remunerado privado individual de passageiros, por meio de empresa responsável pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os usuários, devem ser implementadas ações que compreendem regulamentar a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiro 1-A e 11-B, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei 13.640, de 26 de março de 2018, e dos artigos 12 e 18 inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de Telêmaco Borba.

CAPÍTULO IV - Do Sistema de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços

Art. 33. O transporte de bens, mercadorias e serviços, também conhecido como transporte de carga é definido como o transporte de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros.

Art. 34. Compete ao poder executivo municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de carga, de forma a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural das vias urbanas e rurais, definindo a circulação do tráfego de carga.

Art. 35. O Sistema de Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços é formado pelos seguintes elementos:



- I. Área Central de Tráfego;
- II. estacionamento dos veículos de bens, mercadorias e serviços;
- III. Centro de Logística (CELOG).

Seção I - Da Área Central de Tráfego

Art. 36. Nas áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador poderá ser restringido o acesso de veículos de carga, considerando o seu tamanho, peso, grau de emissão de poluentes, grau de periculosidade da carga e impacto sobre as atividades do lugar, sendo regulamentadas por Decreto Municipal.

Art. 37. Para facilitar a circulação viária e manter bons níveis de fluidez de tráfego, define-se área com restrição de circulação de veículos de carga, denominada Área Central de Carga, com a proibição, no interior da área, a circulação de veículos acima de 7,0 toneladas e/ou acima de 7,0 metros de comprimento, nos períodos entre 09h00 e 19h00 nos dias úteis e entre 09h00 e 13h30 dos sábados, identificadas como a área definida por Decreto Municipal.

Seção II - Do Estacionamento dos Veículos de Bens, Mercadorias e Serviços

Art. 38. Na Área Central de Carga, a operação de carga ou descarga que exige o estacionamento de veículos de carga, implicando na imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, considerando a localização de grandes centros comerciais, como supermercados, lojas de varejo, entre outros; a largura da via e o sentido do tráfego; deve ser efetuada em locais específicos, regulamentada por Decreto Municipal.

Seção III - Do Centro de Logística (CELOG)

Art. 39. Para que seja possível o acesso de cargas e mercadorias em todos os pontos das áreas restritas deverão ser previstas estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tráfego, localizados apropriadamente, por gestão própria ou concessão a terceiros.

Art. 40. A implantação do Centro de Logística (CELOG) deverá ser implementada às margens da Rodovia PR-160, na região sul da cidade, para a promoção da estruturação da logística e carga urbana, visando a criação e consolidação de plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade, constituído pela implantação de infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga.

CAPÍTULO V - Do Sistema de Infraestrutura Viária

Art. 41. O Sistema de Infraestrutura Viária é composto por:

- I. pavimentação;
- II. circulação viária;
- III. estacionamento;
- IV. equipamentos de controle da circulação viária;

-
- V. equipamentos do transporte coletivo; VI. mobiliário urbano;
 - VII. minimização de acidentes de trânsito;
 - VIII. polos geradores de tráfego.

Seção I - Pavimentação

Art. 42. A pavimentação viária urbana deverá ser complementada nas vias que ainda não são dotadas de revestimento, compatível com a sua hierarquia e dimensionamento, adequada aos volumes de tráfego, com calçadas para ofertar condições de conforto e segurança aos pedestres.

Seção II - Circulação Viária

Art. 43. As ações para a circulação viária abrangem a requalificação de vias, a revitalização de vias, as ligações viárias e a ampliação de vias de sentido único de circulação de veículos automotores.

Art. 44. A requalificação de vias refere-se a intervenções previstas no Plano Diretor Municipal para dinamizar vias, que passam a ter novas funções para as vias definidas como Via Local Especial de Comércio, destinadas a potenciar os valores socioeconômicos, ambientais e funcionais para elevar a qualidade de vida da população.

Art. 45. A revitalização de vias consiste em adequar vias, áreas ou bairros, com a ocupação de áreas vazias ou urbanisticamente degradadas, com a otimização da mobilidade urbana, com o objetivo de recuperação e promoção de potencialidades paisagísticas, logísticas e imobiliárias.

Art. 46. As ligações viárias devem promover as condições de mobilidade para a população, proporcionando o acesso, e a acessibilidade, aos diferentes espaços territoriais, com o objetivo de facilitar os deslocamentos entre bairros.

Art. 47. A ampliação de vias com sentido único de circulação de veículos automotores visa melhorar as condições de fluidez do tráfego, compatibilizando a dimensão da via e os volumes de tráfego existentes, reduzindo os conflitos e melhorando a mobilidade.

Seção III - Estacionamento

Art. 48. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, podendo ter a sua utilização através de um sistema rotativo, inferindo cobrança sobre o uso dos mesmos, sendo que o Poder Executivo Municipal tem obrigação de dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva.

Art. 49. Compete exclusivamente ao Poder Público Municipal:

- I. regulamentar as vagas de estacionamento público;



- II. regulamentar a cobrança de taxa para o uso de vagas públicas de estacionamento de veículos;
- III. regulamentar quais os estabelecimentos comerciais e de serviços que podem usufruir de Estacionamento Especial Rotativo, preferencial e gratuito;
- IV. regulamentar as vagas destinadas a portadores de necessidades especiais de locomoção;
- V. regulamentar os locais e horários para carga e descarga de mercadorias.

Parágrafo Único. O Poder Público Municipal poderá delegar para entidades sem fins lucrativos reconhecida como de utilidade pública, autarquias, fundações, ou empresas públicas a administração e a fiscalização dos estacionamentos públicos tarifados, reservando exclusivamente para si a competência para instituir os locais onde o estacionamento público tarifado é implantado, o preço, o tempo de permanência livre e os horários nos quais a tarifa é exigida, além das situações de concessão ou permissão mediante processo licitatório, nos termos da Lei nº 1284, de 12 de dezembro de 2000.

Art. 50. Nos estacionamentos do sistema rotativo deve ser reservado, no mínimo, 2% (dois por cento), daquelas disponíveis em estacionamento público, a serem destinadas aos veículos que transportam deficientes.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos deficientes, dos veículos destinados que transportam deficientes portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 304/2008 do CONTRAN.

Art. 51. Devem ser reservadas, no mínimo, 5% (cinco por cento), destinadas a veículos que transportam transporte de idosos.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos idosos, veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto na Resolução 303/2008 do CONTRAN.

Art. 52. Não devem ser disponibilizadas vagas especiais específicas em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo, sendo que, de acordo com previsto em Resolução do CONTRAN, deverão ser definidas vagas para estacionamento de curta duração, com o uso do pisca alerta ligado, para atendimento coletivo.

Art. 53. Devem ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, podendo ser inserida cobrança sobre o uso dos mesmos.

Parágrafo Único. O Poder Executivo Municipal, nestes casos, pode proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 54. Nos espaços destinados à parada dos veículos do transporte público coletivo (ponto de ônibus) devem ser sinalizados.

Art. 55. As vagas de uso do transporte público individual (ponto de táxi), devem ser dispostas pelo Município de Telêmaco Borba em função do interesse público do serviço.

Seção IV - Equipamentos de Controle da Circulação Viária

Art. 56. Os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo, que poderão ser utilizados pelo Poder Público para o controle dos deslocamentos, são identificados como:

- I. Sinalização viária: horizontal, composta por linhas, marcações e legendas na pista das vias para organizar, controlar e orientar os fluxos de pedestres e veículos; vertical, constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias; e semaforica, formada por indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente para controlar os deslocamentos;
- II. Controle do sistema operacional de circulação viária, definido por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade (REV), tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão e leitor automático de placas;
- III. Controle do sistema operacional de transporte coletivo e da circulação viária, caracterizado por equipamentos e softwares para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional do transporte público coletivo e da circulação viária;
- IV. Controle de segurança com equipamentos que formatam um sistema que monitora os equipamentos e *softwares* que atuam no controle operacional da circulação viária e do transporte coletivo e de comunicação, configurando um Centro de Controle Operacional (CCO), os Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), o controle de estacionamento rotativo e as informações para os agentes de trânsito.

Seção V- Equipamentos do Transporte coletivo

Art. 57. A instalação e manutenção equipamentos de transporte público coletivo, como os pontos de ônibus, são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Seção VI - Mobiliário Urbano

Art. 58. O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pela Prefeitura Municipal.

Parágrafo Único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:



- a) Manterem permeabilidade visual por entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) Serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) Serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário;
- d) Serem esteticamente apazíveis, sem afetações ou pastiches aculturados em desacordo com a história e cultura da comunidade.

Art. 59. O mobiliário urbano constitui-se em duas modalidades distintas:

- I. os que são de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, tais como: lixeiras, bancos de praça, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e assemelhados;
- II. Os que são de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço público, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios e assemelhados.

Art. 60. A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Art. 61. A instalação de mobiliário da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Telêmaco Borba em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

Seção VII – Minimização de Acidentes de Trânsito Polos Geradores de Tráfego

Art. 62. Adoção de medidas para a redução de acidentes de trânsito com a análise dos locais de maior ocorrência de acidentes de trânsito, que integrem um banco de dados que identifique as suas causas e a adoção de medidas corretivas em locais com altos índices.

Seção VIII - Polos Geradores de Tráfego

Art. 63. Os polos geradores de tráfego são caracterizados como equipamentos urbanos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos.

Parágrafo Único. A identificação dos Polos Geradores de Tráfego é referenciada por equipamentos conforme a seguinte descrição:

-
- a) Empreendimento ou atividade com mais 2.500 metros quadrados de área construída ou;
 - b) Superior a 300 pessoas de capacidade de público ou;
 - c) 400 veículos de passagem por dia de circulação ou;
 - d) 20 veículos carga/dia com capacidade superior a 10 toneladas ou;
 - e) Condomínio residencial com mais de 50 unidades;

Art. 64. A implantação dos Polos Geradores de Tráfego deve considerar a legislação em vigor, com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente.

Art. 65. Para a implantação dos Polos Geradores de Tráfego devem ser instituídas normas que definam a necessidade do Estudo de Impacto dos Polos Geradores de Tráfego, que estabeleçam:

- I. a identificação dos polos geradores de tráfego;
- II. metodologias para os estudos, com instituição de parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego, definido por informações técnicas e legais que possibilitem a análise dos impactos na circulação viária decorrente da implantação do empreendimento;
- III. estabelecimento da tipologia das recomendações de medidas mitigadoras e/ou compensatórias para minimizar os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento.

CAPÍTULO VI – Do Sistema de Gestão da Mobilidade Urbana

Art. 66. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Seção I - Órgãos Gestores, Conselho Municipal da Mobilidade e Fundo da Mobilidade

Art. 67. A gestão da mobilidade tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Art. 68. A gestão da mobilidade do Município de Telêmaco Borba, no que tange à função de planejamento urbano, de transportes e de circulação viária será realizada pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (SMPUHMA), a qual compete:

- I. elaborar estudos e projetos necessários ao detalhamento e implantação do Plano de
- II. coordenar e promover a execução do Plano de Ação parte integrante do Plano de Mobilidade;



- III. avaliar e emitir pareceres sobre os pedidos de alterações na mobilidade;
- IV. articular e integrar as ações do Plano de Mobilidade aos demais Planos;
- V. participar do Conselho Municipal da Mobilidade;
- VI. integrar os modos de participação da sociedade nos aspectos relativos à mobilidade urbana;
- VII. promover e participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Art. 69. A gestão da mobilidade urbana do Município de Telêmaco Borba, no que tange às funções de engenharia de tráfego, educação no trânsito, fiscalização será realizada pela Secretaria Geral do Gabinete (SGG), com a Divisão Municipal de Segurança e Trânsito, que caracteriza a DMSPT/TBTran, estabelecida como a autoridade de trânsito, integrante do Sistema Nacional de Trânsito, a qual compete:

- I. cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II. regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III. estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- IV. executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- V. aplicar as penalidades de multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VI. fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- VII. fiscalizar o cumprimento das normas referentes à perturbação do silêncio e interrupção da livre circulação por veículos e pedestres em caso de obras e construções, conforme art. 95 do Código Brasileiro de Trânsito, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- VIII. implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- IX. arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- X. credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XI. integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XII. implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XIII. promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de

-
- acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XIV. planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
 - XV. registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
 - XVI. conceder credencial para idosos e deficientes físicos para o estacionamento de seus veículos, nas vias públicas e atividades privadas;
 - XVII. conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
 - XVIII. articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
 - XIX. fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66 do Código Brasileiro de Trânsito, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
 - XX. vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
 - XXI. participar do Conselho Municipal da Mobilidade;
 - XXII. estabelecer, promover e gerenciar os modos de participação da sociedade nos aspectos relativos à mobilidade urbana;
 - XXIII. participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Parágrafo Único. Fica designado o Chefe da DMSPT/TBTran como Autoridade de Trânsito do Município de Telêmaco Borba.

Art. 70. A gestão da mobilidade urbana do Município de Telêmaco Borba, no que tange às funções de implantação, manutenção e operação da infraestrutura da mobilidade será realizada pela Secretaria de Obras e Serviços Públicos (SMOSP), a qual compete:

- I. cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II. implantar, manter e/ou recompor a pavimentação nas vias;
- III. Implantar, manter e/ou recompor os equipamentos de controle da circulação viária, o estacionamento, equipamentos de transporte coletivo, do mobiliário urbano;
- V. integrar os modos de participação da sociedade nos aspectos relativos à mobilidade urbana;
- VI. participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Art. 71. O Conselho Municipal da Mobilidade, caracteriza-se como órgão consultivo, deliberativo, propositivo e fiscalizatório em matéria de gestão da mobilidade, devendo ser consultado sobre qualquer proposta de alteração desta lei.

Art. 72. O Conselho Municipal da Mobilidade deve ser responsável em gerir o Fundo de



Mobilidade Urbana, competindo-lhe especificamente:

- I. estabelecer as diretrizes e os programas de alocação do Fundo Municipal de Mobilidade;
- II. encaminhar e aprovar, anualmente, a proposta de orçamento do Fundo Municipal da Mobilidade e de seu plano de metas;
- III. aprovar as contas do Fundo antes de seu envio aos órgãos de controle interno;
- IV. dirimir dúvidas quanto à aplicação das diretrizes e normas relativas ao Fundo Municipal de Mobilidade nas matérias de sua competência;
- V. definir normas, procedimentos e condições operacionais;
- VI. dar publicidade às decisões, análise das contas do Fundo Municipal da Mobilidade e pareceres emitidos através de publicação em diário oficial e meio eletrônico, bem como disponibilizar a qualquer interessado para exame e extração de cópias.

Art. 73. Os recursos do Fundo Municipal da Mobilidade devem ser aplicados na consecução das finalidades deste Plano de Mobilidade, especialmente:

- I. implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- II. realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;
- III. elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- IV. instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional das unidades administrativas envolvidas na gestão da mobilidade;
- V. outras atividades pertinentes à melhoria da mobilidade urbana.

Art. 74. Cabe ao Fundo de Mobilidade receber recursos para a mobilidade oriundos de:

- I. recursos próprios do município;
- II. transferências intergovernamentais;
- III. transferências de instituições privadas;
- IV. transferências do exterior;
- V. transferências de pessoas físicas;
- VI. receitas provenientes da utilização de bens, mercadorias públicas: edificações, equipamentos e mobiliário urbano;
- VII. valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Relatórios de Impactos;
- VIII. contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;
- IX. renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;
- X. multas provenientes de infrações ocorridas na circulação viária;
- XI. multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;
- XII. doações;
- XIII. outras receitas destinadas por lei.

Seção II - Do Sistema de Comunicação

Art. 75. O sistema de comunicação abrange o desenvolvimento de estratégias de comunicação, através de um processo de comunicação interna e externa, com o objetivo de melhoria da gestão

da mobilidade urbana, assegurando ao cidadão a facilidade de acesso e disponibilidade de informações.

Seção III - Dos Mecanismos de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana

Art. 76. O monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é ser caracterizado pelo estabelecimento de metodologias para a verificação das políticas públicas de mobilidade, da sua implementação e do seu monitoramento e avaliação, segundo as diretrizes e indicadores estabelecidos.

CAPÍTULO VII – Dos Modos de Participação Pública

Art. 77. Para a promoção da gestão democrática da mobilidade como um direito do cidadão, a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da sua política deve ser assegurada pelas seguintes formas:

- I. iniciativa da sociedade através de Organizações Não Governamentais, entidades de classe, associações ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;
- II. ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;
- III. órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- IV. ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão da Mobilidade ou nos órgãos com atribuições análogas;
- V. audiências e consultas públicas;
- VI. canais de comunicação variados, como a intranet e internet;
- VII. procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

TÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 78. As revisões periódicas da Política Mobilidade de Telêmaco Borba devem ser precedidas da realização de estudos, com a atualização de dados e deverão contemplar minimamente:

- I. análise da situação do sistema municipal de mobilidade 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;
- II. avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana e da ocupação do território, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 79. As revisões da Política de Mobilidade de Telêmaco Borba deverão ser realizadas em prazo não superior a 10 (dez) anos incluindo ampla e democrática participação da sociedade nos termos desta Lei.



Art. 80. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Paço das Araucárias, Telêmaco Borba, Estado do Paraná, _____.

PREFEITO MUNICIPAL