



**PROJETO DE LEI Nº**  
De 15 de agosto de 2024

Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Campo Mourão, Estado do Paraná, e dá outras providências.

O **PODER LEGISLATIVO DE CAMPO MOURÃO**, Estado do Paraná, aprova e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte

**L E I:**

**TÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão (PMU), Estado do Paraná, o qual deverá seguir os princípios, objetivos e diretrizes elencados na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 2º** O PMU tem por finalidade orientar as ações do Poder Público Municipal de Campo Mourão no que concerne os modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade e o transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender às demandas atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

**Art. 3º** O PMU deverá ser submetido a atualizações periódicas a cada 10 (dez) anos.

**Art. 4º** O PMU deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Campo Mourão e com todas as suas legislações correlatas, como normas de ocupação e uso do solo municipal.

**CAPÍTULO II**  
**CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

**Art. 5º** Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**I - Abrigo de ônibus:** estrutura física presente no ponto para conforto do passageiro e para proteção contra intempéries;





**II - Acessibilidade universal:** facilidade de acesso de todas as pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

**III - Binário de trânsito:** vias paralelas e próximas, cada uma com um único sentido, sendo eles opostos;

**IV - Calçada:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins, define-se como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;

**V - Ciclofaixa:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

**VI - Ciclorrotas:** caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

**VII - Ciclovia:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

**VIII - Estacionamento:** espaço disponibilizado para parada de veículos, público ou privado, fora das pistas de fluxo, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

**IX - Espaço público:** é o espaço de uso comum e posse de todos, como ruas, calçadas, praças, campings municipais, jardins ou parques e ambientes fechados, como bibliotecas públicas e museus públicos;

**X - Frequência do ônibus:** intervalo de tempo entre passagens consecutivas dos ônibus pelos pontos de parada;

**XI - Integração física:** possibilidade facilitada de transferência entre diferentes linhas e/ou veículos de transporte público através de uma estrutura que abrigue e sistematize esse intermeio;

**XII - Integração modal:** possibilidade facilitada de troca entre diferentes modos de transporte através da colocação próxima de estruturas de paradas de diversos modos, como pontos de ônibus, paraciclos e terminais de integração;





**XIII** - Integração operacional: sistematização de horários e frequências de linhas de ônibus de modo a cooperar com a eficiência e disponibilidade dos trajetos que envolvam integração física;

**XIV** - Integração tarifária: possibilidade da transferência entre linhas de ônibus mediante o mesmo pagamento, facilitada pela integração física ou pela tecnologia de cartão transporte que permita essa integração dentro de um intervalo de tempo;

**XV** - Interseção viária: local onde duas ou mais vias se interceptam;

**XVI** - Itinerário: trajeto a ser percorrido pelo ônibus, desde o início da rota, incluindo todos os pontos de parada, até o ponto final;

**XVII** - Lombada eletrônica: dispositivo eletrônico de controle de velocidade que permite fixar a velocidade máxima desejada e registra a infração de veículos, auxiliando o emprego de multas;

**XVIII** - Loteamento: subdivisão de gleba em lotes, destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

**XIX** - Matriz modal: composição da participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

**XX** - Mobilidade urbana: movimentação de pessoas e bens, figurada pela quantidade e qualidade de viagens no espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

**XXI** - Mobilidade urbana sustentável: consideração pela movimentação de pessoas e bens no espaço urbano de aspectos de desenvolvimento sustentável, equidade de acesso e eficácia, eficiência e efetividade, de maneira a garantir que os deslocamentos ocorram com o menor impacto ambiental, com mais equidade social e com melhor fluidez dos deslocamentos;

**XXII** - Modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

**XXIII** - Modos de transporte não motorizados: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

**XXIV** - Modos de transporte ativo: modalidades que se utilizam do esforço humano, como aqueles realizados a pé e por bicicleta;





**XXV** - Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

**XXVI** - Passarela: estrutura destinada à transposição de vias ao uso de pedestres, em desnível aéreo;

**XXVII** - Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres;

**XXVIII** - Passeio compartilhado: especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra tipologia disponível para a bicicleta;

**XXIX** - Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo, entende-se por pessoa com mobilidade reduzida a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outras.

**XXX** - Piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

**XXXI** - Ponto de ônibus: local de um ponto de parada de transporte público, no qual os passageiros embarcam ou desembarcam;

**XXXII** - Polos geradores de viagem: locais de empreendimentos comerciais ou residenciais que são responsáveis por atrair fluxo de pessoas ou veículos em número significativo de viagens, o que pode causar impactos no sistema viário do entorno;

**XXXIII** - Rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento, consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5% (cinco por cento);

**XXXIV** - Rampa de acessibilidade: rebaixamento na calçada ou no passeio, destinado a promover a concordância de nível entre estes e o leito da via;

**XXXV** - Redutor de velocidade: dispositivos como lombadas eletrônicas, ondulações transversais, radares e travessias elevadas, destinados a induzir o veículo a reduzir a velocidade naquele local;





**XXXVI** - Semáforo: subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema eletromecânico ou eletrônico, compõe-se de blocos semaforicos, controladores de tráfego, postes de sustentação, botoeiras próprias para a sinalização de pedestres e sinalização sonora para pessoas com deficiência visual, conforme regulamentação da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e demais disposições específicas;

**XXXVII** - Sinalização horizontal: sinalização viária executada sobre o pavimento com tinta refletiva, de preferência, ou sobre a calçada para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário, sendo as demarcações pré-reconhecidas e legalmente instituídas pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

**XXXVIII** - Sinalização vertical: sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou pictogramas e legalmente instituídos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

**XXXIX** - Subsídio tarifário: concessão de dinheiro feita pelo governo ao sistema de transporte público com a finalidade de manter acessível o preço da tarifa;

**XL** - Tarifa técnica: o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes equivalentes;

**XLI** - Tarifa social: o custo da passagem paga pelo usuário para utilizar o sistema de transporte público;

**XLII** - Transeuntes: pessoa transitando ou de passagem por algum lugar;

**XLIII** - Terminal de ônibus: estrutura física preparada para abrigar embarque e desembarque de uma ou mais linhas de ônibus, de forma a oferecer possibilidade de integração, além de poder abrigar comércios e outros serviços;

**XLIV** - Transporte escolar: serviço de transporte, público ou privado, que se utiliza de vans e ônibus para deslocar exclusivamente estudantes, do ensino básico até o superior;

**XLV** - Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;





**XLVI** - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços ou tarifas fixadas pelo poder público;

**XLVII** - Transporte público coletivo urbano: transporte público coletivo, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos;

**XLVIII** - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**XLIX** - Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, resultando na faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;

**L** - Vaga: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

**LI** - Veículo de carga: veículo destinado ao transporte de carga, em conformidade com as resoluções específicas do CONTRAN.

**Parágrafo único.** Para eventuais conceitos e definições omissos neste artigo, adotam-se os conceitos e definições estabelecidos na Lei do Plano Diretor do Município de Campo Mourão, bem como em suas legislações correlatas.

## TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO

### CAPÍTULO I DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO

**Art. 6º** O PMU compreenderá os seguintes conteúdos:

**I** - Eixos Condutores, conforme estabelecidos na Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

**II** - Ações Estratégicas, destinadas a contemplar as demandas de mobilidade urbana vinculadas a cada Eixo Condutor, podendo ser de curto, médio ou longo prazos;

**III** - Medidas a serem adotadas para operacionalizar as Ações Estratégicas indicadas;





**IV** - O detalhamento das intervenções, em função dos prazos, está contemplado nos documentos técnicos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana, o qual deverá ser consultado e seguido, que integram a presente lei.

**§ 1º** Consideram-se Ações Estratégicas de curto prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 2 (dois) anos após a data de publicação desta Lei.

**§ 2º** Consideram-se Ações Estratégicas de médio prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 5 (cinco) anos após a data de publicação desta Lei.

**§ 3º** Consideram-se Ações Estratégicas de longo prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 10 (dez) anos após a data de publicação desta Lei.

**§ 4º** Os investimentos estimados para a realização de cada Ação Estratégica serão disciplinados na Lei do Plano de Ações e Investimentos.

## **CAPÍTULO II DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS**

### **SEÇÃO I EIXO CONDUTOR I – SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 7º** O Eixo Condutor I – Sistema Viário será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I** - Revisão da Hierarquia Viária Urbana;
- II** - Redefinição dos Sentidos de Fluxo Veicular;
- III** - Revisão do Parque Semafórico;
- IV** - Intervenções em Interseções e em Vias;
- V** - Definição de Vias Preferenciais.

**Art. 8º** A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Hierarquia Viária Urbana” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é revisar a disposição viária de maneira a englobar novos padrões de fluxos observados dentro do município, assim como auxiliar na organização do fluxo futuro, principalmente nas áreas mais distantes do centro.





**Art. 9º** A Ação Estratégica intitulada “Redefinição dos Sentidos de Fluxo Veicular” constitui uma ação de longo prazo destinada a reordenar os fluxos de deslocamento, principalmente na região central do município, local em que ocorre o maior acúmulo de veículos, devido às viagens com origem ou destino nesta região.

**Art. 10.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Hierarquia Viária Urbana” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é revisar a disposição viária de maneira a englobar novos padrões de fluxos observados dentro do município, assim como auxiliar na organização do fluxo futuro, principalmente nas áreas mais distantes do centro.

**Art. 11.** A Ação Estratégica intitulada “Intervenções em Interseções e em Vias” constitui uma ação de longo prazo que propõe o ordenamento do tráfego dentro do perímetro municipal através da redefinição da hierarquização de preferenciais e objetiva uma maior legibilidade da preferência nas interseções da cidade, um problema identificado nas etapas de prognóstico.

## SEÇÃO II EIXO CONDUTOR II – TRANSPORTE PEDONAL

**Art. 12.** O Eixo Condutor II – Transporte Pedonal será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Adequação do Decreto de Passeios de Campo Mourão;
- II - Implantação e Manutenção de Calçadas;
- III - Campanha de Incentivo à Implantação, Manutenção e ao Uso Seguro de Calçadas;
- III - Manual do Pedestre de Campo Mourão;
- IV - Eventos do Transporte Pedonal;
- V - Manutenção da Iluminação Pública;
- VI - Padronização e Implantação de Iluminação Apropriada à Escala Humana;
- VII - Implantação de Áreas de Convivência e Permanência;
- VIII - Implantação de Calçadas, Ruas Completas e Urbanismo Tático; Implantação de Travessias Elevadas;
- IX - Implantação de Passarelas de Pedestres.





**Art. 13.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Decreto de Passeios de Campo Mourão” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é adequar o Decreto de Passeios existente, incorporando as informações pertinentes e complementando com as adequações necessárias, contemplando as seguintes determinações:

- I - Identificar locais para implantação de mobiliários urbanos;
- II - Regulamentar e fomentar as calçadas ativas;
- III - Propor dimensões específicas de largura de calçadas de acordo com a largura e hierarquia da via;
- IV - Indicar as dimensões de rebaixamento de vias para acesso de veículos;
- V - Detalhar e especificar os materiais;
- VI - Detalhar e especificar as ações de reparo e manutenção; e
- VII - Propor diretrizes de acessibilidade, como rampas de acesso e piso tátil, conforme as especificações da NBR 9050/2020 e NBR 16537/2016.

**Art. 14.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção das Calçadas” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é estabelecer um programa contínuo e periódico de reparos e construção de calçadas em áreas públicas do município, bem como a fiscalização de calçadas obstruídas por resíduos e negligenciadas na manutenção da vegetação, a fim de garantir a acessibilidade universal e eliminar elementos que representem um obstáculo à circulação segura de pedestres.

**Art. 15.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Incentivo à Implantação, Manutenção e ao Uso Seguro de Calçadas” constitui uma ação de curto prazo que objetiva a conscientização quanto ao calçamento do município, a fim de assegurar acessibilidade e caminhabilidade adequadas, para que seja possível incentivar o transporte pedonal seguro e efetivo.

**Art. 16.** A Ação Estratégica intitulada “Manual do Pedestre de Campo Mourão” constitui uma ação de curto prazo que objetiva incentivar o transporte ativo em Campo Mourão, por meio de uma cartilha informativa para os moradores da cidade.

**Art. 17.** A Ação Estratégica intitulada “Eventos do Transporte Pedonal” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo um calendário cíclico de eventos, com datas distribuídas anualmente, a fim de incentivar e valorizar o transporte pedonal.





**Art. 18.** A Ação Estratégica intitulada “Manutenção da Iluminação Pública” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a manutenção contínua da iluminação pública no município e com isso a garantia de iluminância adequada.

**Art. 19.** A Ação Estratégica intitulada “Padronização e Implantação de Iluminação Adequada à Escala Humana” constitui uma ação de médio prazo educativa, cujo objetivo é a padronização do tipo de infraestrutura utilizada no município, adotando como padrão os postes rebatedores, além da implantação de novas infraestruturas nas principais áreas caminháveis do município.

**Art. 20.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Áreas de Convivência e Permanência” constitui uma ação de longo prazo que tem como objetivo criar uma rede de apoio que estimule os modos ativos de deslocamento. Para tanto, os locais foram selecionados de forma a possibilitar o acesso interligado por meio de infraestruturas adequadas para ciclistas e pedestres. Para que assim, algumas áreas públicas do município se tornem pontos de encontro multimodal.

**Art. 21.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Calçadões, Ruas Completas e Urbanismo Tático” tem por objetivo tornar áreas aptas em Calçadões e Ruas Completas a médio e longo prazo, e aplicar o Urbanismo Tático a curto prazo, sendo possível testar as soluções, proporcionar o diálogo com a população e estimar os impactos da proposta nos diferentes locais.

**Art. 22.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Travessias Elevadas” constitui uma ação de médio e longo prazo que tem por objetivo a implantação de cruzamentos elevados nas quadras em que as ruas completas voltam a ser vias normais e 11 travessias elevadas além de outras seis já previstas no projeto de revitalização da Av. Presidente Kennedy, em conjunção com a adequação de sinalização de outras já existentes (cinco travessias), em locais que concentram fluxo de veículos nas proximidades de PGVs Cotidianos e de PGVs Escolares, de áreas de convivência, de pontos de ônibus com grande fluxo e vias importantes.

**Art. 23.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Passarelas de Pedestres” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a implantação de Passarelas de Pedestres em travessias de grande fluxo de veículos e pedestres, a fim de melhorar o fluxo e a segurança desses locais.

### SEÇÃO III EIXO CONDUTOR III – CICLOMOBILIDADE

**Art. 24.** O Eixo Condutor III – Ciclomobilidade será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:





- I - Reestruturação da Rede Cicloviária;
- II - Implantação de Infraestrutura de Apoio das Rotas de Cicloturismo Rural;
- III - Implantação de Paraciclos;
- IV - Sistema de Compartilhamento de Bicicletas;
- V - Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista;
- VI - Manual do Ciclista.

**Art. 25.** A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação da Rede Cicloviária” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é a implementação de infraestrutura cicloviária em vias estipuladas conforme as análises do Plano de Mobilidade, prioriza-se sempre que possível a implantação de ciclofaixas e ciclovias, pois o ambiente segregado eleva a qualidade da malha cicloviária.

**Art. 26.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Infraestrutura de Apoio das Rotas de Cicloturismo Rural” constitui uma ação de curto que objetiva a implantação da infraestrutura de apoio das rotas de cicloturismo rural, com base nas rotas já existentes e as adaptações realizadas na reestruturação da rede cicloviária urbana.

**Art. 27.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Paraciclos” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, cujo objetivo é promover o suporte à infraestrutura cicloviária por meio da implantação de paraciclos, que consistem em áreas destinadas ao estacionamento de bicicletas, em pontos estratégicos para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte diário.

**Art. 28.** A Ação Estratégica intitulada “Sistema de Compartilhamento de Bicicletas” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é fornecer uma alternativa de transporte sustentável e conveniente para os indivíduos que desejam se locomover dentro da cidade. O funcionamento se dá por meio de pontos estratégicos da cidade, onde são posicionadas as estações para retirada ou devolução das bicicletas.

**Art. 29.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é promover o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável e saudável, além de conscientizar a população sobre os benefícios do ciclismo para a mobilidade urbana, o meio ambiente e a qualidade de vida. Para tanto, pretende-se, apresentar os dados levantados na etapa de diagnóstico da mobilidade de Campo Mourão relativos ao modo cicloviário e promover eventos que incentivam o uso desse modal.





**Art. 30.** Ação Estratégica “Manual do Ciclista” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é disponibilizar à população local um guia abrangendo os direitos e responsabilidades dos ciclistas do município, a fim de promover o uso de meios de transporte mais sustentáveis, especialmente a bicicleta.

#### SEÇÃO IV EIXO CONDUTOR IV – TRANSPORTE PÚBLICO

**Art. 31.** O Eixo Condutor IV – Transporte Público será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas;
- II - Corredores de Transporte Público;
- III - Revitalização do Terminal Central;
- IV - Implantação e Padronização de Abrigos;
- V - Divulgação de Informações do Transporte Público;
- VI - Fiscalização da Operação;
- VII - Gratuidades e Descontos;
- VIII - Tarifa Zero;
- IX - Inclusão de Aplicativo para Transporte por Táxi.

**Art. 32.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas” constitui uma ação de longo prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte público.

**Art. 33.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas” constitui uma ação de longo prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte público.

**Art. 34.** A Ação Estratégica intitulada “Corredores de Transporte Público” constitui uma ação de longo prazo, cujo objetivo é a implantação de faixas exclusivas para ônibus em algumas vias da área central, de maneira a incentivar a preferência do tráfego aos ônibus do transporte público coletivo e melhorar sua eficiência.





**Art. 35.** A Ação Estratégica intitulada “Revitalização do Terminal Central” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a melhorar e modernizar a infraestrutura do Terminal Central.

**Art. 36.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Padronização de Abrigos” constitui uma ação de médio e longo prazo cujo objetivo é melhorar as condições de usabilidade do transporte coletivo urbano, promovendo conforto, orientação através da identidade visual e acesso seguro ao serviço por meio de infraestrutura adequada.

**Art. 37.** Ação Estratégica “Divulgação de Informações do Transporte Público” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a divulgação dos horários e itinerários do transporte público.

**Parágrafo único.** Para a consecução desta ação, a disponibilização das informações deverá ser viabilizada nos pontos de ônibus, no interior dos veículos, nos terminais e nos pontos de ônibus da cidade, bem como por meio de sítio digital e criação de aplicativo, a longo prazo.

**Art. 38.** A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da Operação” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é garantir a eficiência e eficácia da operação do transporte público, mediante fiscalização promovida pelo Poder Público Municipal.

**Art. 39.** A Ação Estratégica intitulada “Gratuidades e descontos” constitui uma ação de curto e médio prazo cujo objetivo é a implantação de gratuidades e descontos nas tarifas de transporte público, bem como a Integração Temporal do Transporte Público, a fim de democratizar o acesso ao transporte público.

**Art. 40.** A Ação Estratégica intitulada “Tarifa zero” constitui uma ação de médio e longo prazo cujo objetivo é a isenção do transporte público, a proposta consiste em praticar periodicamente reduções na tarifa do transporte público, a serem realizadas de forma estratégica, até a implantação da tarifa zero.

**Art. 41.** A Ação Estratégica intitulada “Inclusão de aplicativo para transporte por táxi” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo aderir ao sistema de táxi por aplicativo, tornando-se uma prática e tecnológica para corridas rápidas e seguras.

## SEÇÃO V EIXO CONDUTO V – TRANSPORTE ESCOLAR

**Art. 42.** O Eixo Condutor V – Transporte Escolar será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:





- I - Regulamentação da Idade dos Veículos;
- II - Readequação dos Pontos de Embarque;
- III - Adequação do Itinerário das Linhas;
- IV - Operação Escola;
- V - Fiscalização da Operação;
- VI - Promoção de Melhorias ao Transporte Universitário.

**Art. 43.** A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação da Idade dos Veículos” constitui uma ação de curto prazo que prevê, a fim de garantir a eficácia do serviço de transporte, a realização de ações periódicas de manutenção e o cumprimento rigoroso o limite de idade dos veículos.

**Art. 44.** A Ação Estratégica intitulada “Readequação dos Pontos de Embarque” constitui uma ação de curto prazo a qual prevê a readequação e requalificação dos pontos de embarque, a implementação de abrigos nas localidades exclusivas deste tipo de transporte e nas áreas rurais, e a melhoria da exibição das informações nos pontos compartilhados com o transporte público, a fim de proporcionar maior comodidade e acessibilidade aos alunos, principalmente aos da área rural.

**Art. 45.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário das Linhas” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte escolar.

**Art. 46.** A Ação Estratégica intitulada “Operação Escola” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a implementação, durante os horários de entrada e saída de alunos nas escolas de ensino médio, fundamental, infantil, da Operação Escola, uma estratégia de segurança que consiste na oferta de capacitações para a formação de monitores de trânsito nas escolas, para que eles coordenem a travessia de pedestres e auxiliem no embarque e desembarque dos estudantes.

**Art. 47.** A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da Operação” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é garantir a eficiência e eficácia da operação do transporte escolar, mediante fiscalização promovida pelo Poder Público Municipal.

**Art. 48.** A Ação Estratégica intitulada “Promoção de Melhorias ao Transporte Universitário” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a promoção de deslocamentos mais seguros e eficientes, resultando na melhoria da mobilidade, qualidade de vida e segurança dos estudantes.





**SEÇÃO VI**  
**EIXO CONDUTOR VI – TRANSPORTE MOTORIZADO**

**Art. 49.** O Eixo Condutor VI – Transporte Motorizado será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Ampliação da área azul;
- II - Implantação de Redutores de Velocidade;
- III - Implantação de Fiscalização de Velocidade;
- IV - Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias;
- V - Campanhas de Educação no Trânsito.

**Art. 50.** A Ação Estratégica intitulada “Ampliação da área azul” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a ampliação da área de Zona Azul para corresponder a área de Zona Central do município, a fim de compatibilizar as legislações e estabelecer como limitantes do Estacionamento Rotativo Controlado a área estabelecida como Zona Central.

**Art. 51.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Redutores de Velocidade” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a instalação de redutores de velocidade, que visam garantir a segurança do pedestre especialmente em vias de fluxo rápido e intenso, como ondulações transversais (lombadas físicas), travessias elevadas, rotatórias, pavimentos texturizados, semáforos coordenados, sinalização do limite de velocidade da via e a fiscalização adequada.

**Art. 52.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Fiscalização de Velocidade” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é implantação de fiscalização eletrônica nas vias para combater o excesso de velocidade.

**Art. 53.** A Ação Estratégica intitulada “Manutenção Contínua da Sinalização Vertical e Horizontal” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a implantação de novas estruturas de sinalização e a devida manutenção em um recorrente intervalo de tempo, sobretudo, nas interseções com maiores fluxos e com geometrias complexas, que envolvem um alto volume de movimentações.

**Art. 54.** A Ação Estratégica intitulada “Campanhas de Educação no Trânsito” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é informar e conscientizar toda a população, com foco nos condutores, pedestres, ciclistas e crianças em idade escolar, acerca dos cuidados necessários para a segurança viária, por meio de uma campanha nomeada “Cuidando do outro, dirijo melhor”.





## SEÇÃO VII EIXO CONDUTOR VII – ACESSO AO MUNICÍPIO

**Art. 55.** O Eixo Condutor VII – Acesso ao Município será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso;
- II - Reestruturação do Acesso aos distritos;
- III - Ampliação do Aeroporto e Estruturação do Acesso.

**Art. 56.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a manutenção da sinalização existente e a implantação nos locais onde ela é inexistente ou deficiente.

**Art. 57.** A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação do Acesso aos Distritos” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo garantir o acesso seguro e reduzir o risco de sinistros de trânsito nas interseções de acesso aos distritos do município de Campo Mourão

**Art. 58.** A Ação Estratégica intitulada “Ampliação do Aeroporto e Estruturação do Acesso” constitui uma ação de médio e longo prazo que tem por objetivo a implementação de projetos existentes relacionados ao Aeroporto Municipal de Campo Mourão, como a construção de um novo terminal de passageiros e a conversão do prédio existente no Museu da Aviação Municipal e o projeto de duplicação da Rodovia PR-317 que, com a sinalização adequada, irá auxiliar no acesso ao Aeroporto Municipal.

## SEÇÃO VIII EIXO CONDUTOR VIII – REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO

**Art. 59.** O Eixo Condutor VIII – Regulamentação e Gestão será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - EVTE da Concessão da Publicidade Urbana;
- II - EVTE da Tarifa Zero;
- III - Parada Segura;
- IV - Aplicativo de Integração Modal;





**V** - Campanha de Incentivo à Mobilidade Ativa na Rede Municipal de Ensino;

**VI** - Elaboração de Calendário de Eventos da Mobilidade Ativa 2024;

**VII** - Integração do Aeroporto e Rodoviária com os Demais Modais.

**Art. 60.** A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Concessão da Publicidade Urbana” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a elaboração de estudo técnico necessário para subsidiar eventual tomada de decisão do poder público municipal quanto à celebração de contrato de concessão que verse sobre a publicidade urbana do Município de Campo Mourão.

**Art. 61.** A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Tarifa Zero” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a elaboração de um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica para a implantação da Tarifa Zero no município.

**Art. 62.** A Ação Estratégica intitulada “Parada Segura” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo que a Lei Estadual 19582 de 04 de julho de 2018, que “permite o desembarque de mulheres, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e idosos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal e Metropolitano em local mais seguro e acessível” seja cumprido pelo transporte público do município.

**Art. 63.** A Ação Estratégica intitulada “Aplicativo de Integração Modal” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a criação e implantação, a longo prazo, de um aplicativo que reúna serviços referentes a diferentes modais de transporte no município, unificando as redes de transporte público, de bicicletas compartilhadas e de táxi em apenas um sistema, bem como a divulgação desse aplicativo.

**Art. 64.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Incentivo à Mobilidade Ativa na Rede Municipal de Ensino” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a criação de uma campanha voltada ao público infantil em idade escolar, com o nome “Andar e Brincar na Rua com Segurança”, cujo propósito é ensinar de um jeito lúdico e divertido sobre conceitos de segurança viária e mobilidade ativa, por meio de palestras, aulas, cartilhas e eventos.

**Art. 65.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Incentivo à Mobilidade Ativa na Rede Municipal de Ensino” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a criação e a divulgação do Calendário de Eventos da Mobilidade Ativa, a fim de unificar os diversos eventos relativos ao transporte ativo no município.





**Art. 66.** A Ação Estratégica intitulada “Integração do Aeroporto e Rodoviária com os Demais Modais” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo a adição de pontos de táxi estratégicos que conectem o Aeroporto Municipal de Campo Mourão e a Estação Rodoviária de Campo Mourão ao restante da malha urbana.

### **CAPÍTULO III**

#### **DOS INDICADORES DE MONITORAMENTO DE DESEMPENHO**

**Art. 67.** Os indicadores de monitoramento de desempenho objetivam avaliar a eficiência e eficácia da implementação das Ações Estratégicas do PMU para a mobilidade urbana e sustentável do município.

**Art. 68.** Cabe ao Poder Público Municipal, através do órgão de gestão e implementação do PMU, definir, para cada indicador de monitoramento de desempenho:

- I - Metodologia própria e individualizada;
- II - Periodicidade de análise;
- III - Metas periódicas que se objetiva atingir.

**Art. 69.** Em relação ao Eixo Condutor I – Sistema Viário, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Redução de acidentes;
- II - Maior fluidez de veículos;
- III - Porcentagem (%) de interseções reestruturadas;
- IV - Redução de pontos críticos;
- V - Quantidade de acidentes próximos às instituições de ensino.

**Art. 70.** Em relação ao Eixo Condutor II – Transporte Pedonal, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção pedonal;
- II - Porcentagem (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade;
- III - Calçamento adequado ao decreto municipal (calçadas pavimentadas);
- IV - Porcentagem (%) de calçadas pavimentadas;





**V** - Redução de acidentes com pedestres;

**VI** - Porcentagem (%) de iluminação implantada;

**VII** - Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos;

**VIII** - Quantidade de áreas de convivência implantadas;

**IX** - Quantidade de travessias elevadas implantadas.

**Art. 71.** Em relação ao Eixo Condutor III – Ciclomobilidade, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** - Quilometragem de infraestrutura cicloviária implantada;

**II** - Porcentagem (%) de paraciclos instalados em relação a meta estabelecida;

**III** - Aumento do turismo ciclístico;

**IV** - Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas;

**V** - Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;

**VI** - Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada;

**VII** - Quantidade de pontos de compartilhamento instalados;

**VIII** - Porcentagem (%) da população que realiza integração modal.

**Art. 72.** Em relação ao Eixo Condutor IV – Transporte Público, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** - Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo (isócrona);

**II** - Menor tempo de espera entre um ônibus e outro;

**III** - Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;

**IV** - Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte;

**V** - Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte de isenção;

**VI** - Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada;





**VII** - Aumento de usuários que realizam integração modal;

**VIII** - Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o Transporte Público;

**IX** - Verificar se contempla os usuários das categorias e taxistas.

**Art. 73.** Em relação ao Eixo Condutor V – Transporte Escolar, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** - Pesquisa de opinião do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar;

**II** - Pesquisa de opinião da satisfação geral do transporte escolar;

**III** - Porcentagem (%) de veículos da frota escolar com menos de 10 (dez) anos;

**IV** - Quantidade de instituições escolares que aderiram à Operação Escola.

**Art. 74.** Em relação ao Eixo Condutor VI – Transporte Motorizado, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** - Aumento do número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento;

**II** - Vagas de estacionamento para pessoas com necessidade especiais;

**III** - Tempo médio de permanência nas vagas;

**IV** - Porcentagem (%) de vias sinalizadas;

**V** - Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes;

**VI** - Porcentagem (%) de vias pavimentadas;

**VII** - Existência de pontos críticos (nº);

**VIII** - Redução de acidentes;

**IX** - Maior fluidez de veículos;

**X** - Redução de multas e infrações.

**Art. 75.** Em relação ao Eixo Condutor VII – Acesso ao Município, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** - Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Campo Mourão;





II - Sinalização direcional de entrada e saída do município.

**Art. 76.** Em relação ao Eixo Condutor VIII – Regulamentação e Gestão, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

I - Quantidade de equipamentos públicos financiados por publicidade;

II - Quantidade de parklets.

**Art. 77.** Constituem os indicadores de monitoramento de desempenho, referentes à gestão da mobilidade urbana municipal, os seguintes:

I - Financiamento do PMU;

II - Efetividade do PMU.

**Art. 78.** Os indicadores de monitoramentos de desempenhos compreendidos nesta lei representam um rol exemplificativo mínimo e não exaustivo, podendo o órgão de gestão e implantação do PMU adotar, segundo seus critérios, indicadores adicionais.

**Art. 79.** As análises realizadas pelo órgão de gestão e implantação do PMU referente aos indicadores de monitoramento de desempenho devem ser apresentadas por meio de Relatório de Monitoramento, a serem publicados anualmente no sítio digital da Prefeitura Municipal.

**Parágrafo único.** Este Relatório de Monitoramento deve compreender as análises dos respectivos indicadores de monitoramento de desempenho de cada eixo condutor.

### TÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 80.** O Município de Campo Mourão poderá celebrar acordos, convênios, bem como outros instrumentos congêneres, com entidades públicas ou privadas, a fim de viabilizar a execução do PMU.

**Art. 81.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**PAÇO MUNICIPAL “10 DE OUTUBRO”**  
Campo Mourão, 15 de agosto de 2024

Tauillo Tezelli  
**Prefeito Municipal**





## MENSAGEM JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores:

Encaminho para apreciação de Vossas Senhorias o Projeto de Lei que “Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Campo Mourão, Estado do Paraná, e dá outras providências.”

A execução do planejamento urbano no Brasil nos últimos anos passou, em termos legais, por um significativo processo de crescimento. A partir da promulgação do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, que tornou obrigatória a elaboração dos Planos Diretores Municipais para um considerável número de cidades no País, uma série de legislações complementares previu também a obrigatoriedade de construção de Planos Urbanísticos Setoriais. Mais recentemente e de forma complementar às legislações complementares, foi promulgada a Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana e tornou obrigatória a elaboração do Planos Locais de Mobilidade Urbana.

A obrigação, voltada a todos os municípios com mais de 20.000 habitantes, visa promover o tratamento de questões ligadas aos deslocamentos nas cidades como a acessibilidade universal, o incentivo, a utilização do transporte público e não motorizado, a preservação do meio ambiente natural através da diminuição da emissão de poluentes, dentre outros aspectos. Um Plano de Mobilidade efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, agrega os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável. O Plano deve ser avaliado, revisto e atualizado num prazo máximo de 10 (dez) anos.

O Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão foi construído com a participação das equipes técnicas da consultoria e do Município, além de gestores urbanos, Comitê de Acompanhamento formado por representantes da sociedade civil e a população em geral. A Universidade Livre do Meio Ambiente – UNILIVRE foi a consultoria que organizou os trabalhos, conforme Contrato Administrativo nº 016/2023.

Buscando assegurar uma gestão democrática, participativa e transparente, foram realizadas 6 oficinas de participação com a população, 10 reuniões técnicas, 4 Audiências Públicas e, ao final, a Conferência da Mobilidade Urbana.





O Plano de Mobilidade Urbana tem por finalidade orientar as ações do Poder Público Municipal de Campo Mourão no que concerne os modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade e o transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender às demandas atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

Desta forma, venho mui respeitosamente submeter o presente Projeto de Lei a essa Egrégia Casa Legislativa para votação e aprovação, que segue acompanhado do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, composto por três volumes, sendo eles:

Volume I - Diagnóstico da Mobilidade;

Volume II - Prognóstico, Propostas e Ações; e

Volume III - Consolidação – total

Disponíveis no link para acesso ao Google Drive

<https://drive.google.com/drive/folders/1h0V5Rdt-top3cm0R2mh1SfCOP-RBFJL8?usp=sharing>.

Reitero aos Nobres Edis os meus votos de profundo respeito e admiração.

**PAÇO MUNICIPAL “10 DE OUTUBRO”**  
Campo Mourão, 15 de agosto de 2024

Tauillo Tezelli  
**Prefeito Municipal**

