

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO MAGRO

GABINETE DO PREFEITO
LEI MUNICIPAL Nº 1046/2018

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Campo Magro.

A Câmara Municipal aprovou e eu **PREFEITO MUNICIPAL DE CAMPO MAGRO**, Estado do Paraná, nos termos do artigo 69, inciso IV, da Lei Orgânica, e considerando as legislações pertinentes para o desenvolvimento da mobilidade municipal, como o Código de Trânsito Brasileiro (LF nº 9.503/1997), a Lei de promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (LF nº 10.098/2000), o Estatuto das Cidades (LF nº 10.257/2001) e, especialmente a que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LF nº 12.587/2012 sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I – Das Disposições Preliminares

Art. 1º. Esta Lei estabelece o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, regulamenta a Política de Mobilidade Urbana estabelecida, no Plano Diretor Municipal de Campo Magro e demais Leis que trata da política de desenvolvimento urbano.

Parágrafo Único: Para efeitos desta lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - **CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres;

III - **CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada à circulação de pedestres;

IV - **ESTACIONAMENTO:** estacionamento público ou privado, fora da via, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

V - **LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos os passeios públicos e à pista de rolamento;

VI - **MALHA VIÁRIA:** o conjunto de vias urbanas do município;

VII - **MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso no espaço urbano, mediante o uso de diferentes modos de transporte;

VIII - **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO:** modalidade que usam veículos automotores;

IX - **MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que usam veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

X - **PARACICLO:** local destinado aos estacionamentos de bicicletas, sem controle de acesso, devidamente sinalizado, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada e com segurança contra furto;

XI - **PASSEIO PÚBLICO:** espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XII - **PEDESTRE:** é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeiras de rodas, sendo o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

XIII - **PISTA DE ROLAMENTO:** é a parte da caixa de rua destinada à circulação de veículos;

XIV - **PISTA EXCLUSIVA:** faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação de veículos de transporte coletivo ou de cargas, de forma segregada com sinalização horizontal e vertical (tachões), separando-a do tráfego geral;

XV - **POLÍTICA TARIFÁRIA:** política pública, que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, preços dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura complementar, como os estacionamentos;

XVI - **TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO:** serviço de transporte de passageiros não aberto ao público em geral, para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XVII - **TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio de transporte privado, para a realização de viagens individualizadas e familiares;

XVIII - **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** serviço público de transporte de passageiros, efetivado por concessão pública, aberto à toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XIX - **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL:** serviço de transporte público coletivo entre municípios;

XX - **TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço público remunerado prestado exclusivamente à passageiro, com destinação única, não sujeito à itinerário fixo nem horário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do poder municipal;

XXI - **TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, no perímetro urbano, realizado por veículos apropriados e sendo permitido para caminhões com dois eixos;

XXII - **VAGA:** Espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXIII - VIA: Superfície por onde transitam veículos e pedestres;

XXIV - VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, segundo regulamentação de dias e horários;

Art. 2º. Consolidando os diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Campo Magro, o PMMU – Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campo Magro – PR regulamenta a política de Mobilidade Urbana cujo objeto é a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte. O objetivo dessa Lei Regulamentar é proporcionar às pessoas o acesso amplo e democrático a todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, envolvendo e relacionando, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade.

Art. 3º. A política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana, que é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de calçadas, ciclovias e vias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Capítulo II – Das Diretrizes

Art. 4º. As diretrizes da Política de Mobilidade Urbana têm como objetivos:

I – integrar a política de mobilidade urbana com o desenvolvimento urbano estabelecido no Plano Diretor Municipal, e suas Leis Complementares, e a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 – normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – priorizar projetos de Mobilidade Urbana de Transporte Público estruturadores e indutores da ocupação urbana integrada do Município;

III – priorizar os meios não motorizados sobre os motorizados;

IV – priorizar os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V – proporcionar a complementaridade entre meios de Mobilidade Urbana e serviços públicos de transporte coletivo e transporte não motorizado;

VI – diminuir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

VII – incentivar o desenvolvimento tecnológico e o uso de energias renováveis e não poluentes.

Capítulo III – Da Estruturação e Formação

Art. 5º. O caderno de Mobilidade Urbana do Município é parte integrante desta Lei, constante no Anexo Único e nele está contido os seguintes temas:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclo faixas;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana.

Capítulo IV – Dos Sistemas Principais

Art. 6º. O sistema de transporte público coletivo de Campo Magro, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município. O atendimento do transporte público está projetado e estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justificaram a implantação dos serviços e consideram-se atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 500 metros de raio das vias onde passam serviços da rede de serviços de transporte público coletivo. A rede de serviços de transporte público será composta de serviços radiais dos bairros à área central do Município e serviços diametrais que ligam bairros distintos passando pela área central do Município.

Art. 7º. As atualizações físicas e tecnológicas da Rede de Transporte Público serão implantadas visando à ampliação e adequação da demanda, e de acordo com as revisões previstas no PMMU.

Parágrafo único. Caberá à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas em consonância com a COMEC- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, após estudos técnicos, definir a implantação das linhas intermunicipais, que as integrarão com o PMMU, no Capítulo II I desta Lei.

Art. 8º. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do Município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infra-estrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 9º. A hierarquia viária do Município, atendendo o Código de Trânsito e demais legislações pertinentes, é definida através da Lei Complementar nº 612/2011 e tem a seguinte classificação:

I – RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL: compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

II – VIA ESTRUTURAL MUNICIPAL: são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de

carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos;

III – VIA ARTERIAL: são as vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego interno principal, interligando na área urbana ou na rural, respectivamente, bairros e distritos;

IV – VIA COLETORA: são as vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-no às de maior fluxo;

V – VIA LOCAL: são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

VI – VIA MARGINAL: são vias coletoras especiais que margeiam rodovias ou áreas de proteção permanente.

Art. 10º. A hierarquização e a caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância na estruturação urbana, serão definidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas, de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo existente e o PMMU, e exigirá:

I – gabarito específico e critérios mínimos;

II – interligação da nova via ao sistema viário existente;

III – consonância com hierarquia do sistema viário acima citado.

Art. 11º. O Sistema Ciclo viário do Município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 12º. O traçado do Sistema Ciclo viário abrange a área urbanizada do Município, e ficará a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas estabelecer as rotas de acordo com a demanda, consoante com a Proposta da Rede Ciclo viária apresentada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campo Magro, PR.

Art. 13º. As ciclovias e ciclo faixas deverão atender aos parâmetros ditados pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, editado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, principalmente no que se referem as suas dimensões e a sua sinalização.

Art. 14º. Os Paraciclos e Bicicletários poderão ser instalados, de acordo com a demanda, em locais específicos, nos principais pólos de atração de ciclistas e de interesse da população, a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e Secretaria de Transporte e Obras Públicas.

Art. 15º. O sistema ciclo viário do Município é composto de:

I – Ciclovias;

II – Ciclo faixas;

III – Para ciclos; e,

IV – Bicicletários.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas segregadas das pistas de rolamento dos veículos, e de pedestres mediante a utilização de barreiras físicas como calçadas, muretas e meios-fios.

§ 2º. As ciclo faixas são vias de circulação de ciclistas nas pistas de rolamento de veículos ou nas calçadas, parcialmente segregadas e delimitadas por sinalização horizontal ou diferenciação de piso.

§ 3º. Para ciclos são dispositivos específicos para apoiar e travar bicicletas.

§ 4º. Bicicletários são espaços para estacionamento de bicicletas com para ciclos, possuem controle de acesso e geralmente estão localizados em áreas cobertas.

Capítulo V- Das Calçadas e Passeios Públicos

Art. 16º. Nenhuma nova edificação ou novo loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas e passeios públicos.

§ 1º. As edificações novas receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

§ 2º. Sob as calçadas poderão ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, mediante autorização da Administração Municipal.

§ 3º. Fica o Executivo municipal autorizado a regulamentar a padronização das calçadas por meio de Decreto específico para este fim.

Art. 17º. Dentro do perímetro urbano do Município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente à testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições desde que haja pavimentação na via.

Parágrafo Primeiro: Parágrafo primeiro – Terá o proprietário de imóvel urbano já existente, a contar da publicação desta lei, para os casos onde já há pavimentação, ou da data de entrega oficial do pavimento da via, o prazo de 02 (dois) anos, prorrogável por mais 01 (um) ano mediante ato do executivo devidamente justificado, para realizar a construção da calçada ou adequá-la as normas deste plano.

Parágrafo Segundo. Considera-se em "más condições", as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal. Em casos onde não for possível a aplicação da referida norma, deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Art. 18º. Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 19º. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas, deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a saber:

I – acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2004;

II – mobiliário urbano – NBR 9283/86;

Parágrafo único. Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal. Em casos onde não for possível a aplicação das normas citadas, deverá haver uma justificativa técnica para a inviabilidade de sua aplicação.

Capítulo V – Das Considerações Finais

Art. 20º. O PMMU deverá ser revisado e atualizado a cada 5 (cinco) anos e/ou mediante solicitação do Executivo ou do Legislativo Municipal, por meio de estudos para alterações.

Art. 21º. Fica o Conselho Municipal da Cidade-CONCIDADE, responsável pelo acompanhamento e alterações que se fizerem necessárias ao Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 22º. Esta Lei será regulamentada via Decreto e entrará em vigor na data de sua publicação, revogam-se as disposições em contrário.

Paço Municipal de Campo Magro, Em 16 de outubro de 2018

CLAUDIO CESAR CASAGRANDE

Prefeito Municipal

ANEXO – CADERNO ÚNICO

Plano de Mobilidade Urbana

Apresentação: Plano de Mobilidade Urbana da Cidade Campo Magro-PR, de acordo com o disposto no artigo 24 da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em conformidade com o Plano Diretor (Lei Municipal nº717/2012), Código de Posturas (Lei Municipal nº 733/12), Diretrizes Várias (Lei Municipal nº 734/12), APA do Passaúna (Decreto Estadual 5063/01), APA do Rio Verde (Decreto Estadual nº 6796/12) e UTP de Campo Magro (Decreto Estadual nº 1611/99).

A elaboração do Plano foi iniciada em março de 2018 utilizando a Metodologia Simplificada de Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Histórico da Cidade: O município de Campo Magro, emancipado no dia 11 de Dezembro de 1995, através da Lei Estadual Nº 11.221, que foi desmembrado do município de Almirante Tamandaré. A instalação deu-se em 10. de janeiro de 1997 e sua história foi marcada, por pertencer como comarca dos municípios de Curitiba, Tamandaré e Colombo. Na literatura sobre História do Paraná, encontramos alguns dados com referência a Campo Magro, sendo eles: Conceição: Quarteirão do distrito de Campo Magro, município de Curitiba, pertenceu ao município de Tamandaré, durante dois períodos. No registro de terras de 1855 figuram na paróquia de Curitiba 34 posses com este nome.

O Município de Campo Magro teve o início de sua ocupação baseado na exploração do ouro, mas foi o tropeirismo que modificou sua história. A denominação Campo Magro se deve ao fato de que na ocasião em que os tropeiros passavam pela região, na época do inverno, o gado emagrecia e sobrava pouco pasto verde para as reses, parecendo um campo minguado, um campo magro.

Até 1942, Campo Magro era distrito de Curitiba e a partir de 1943 foi transferido para Colombo e em 1947 para Almirante Tamandaré, na época chamado Timoneira.

Caracterização do município: Localização: Campo Magro está situado na região leste do estado do Paraná, com uma distância de 20 km da capital, Curitiba. Integra a Região Metropolitana de Curitiba, limitando-se com os Municípios de Itaperuçu ao norte, Almirante Tamandaré a nordeste, Curitiba a Sudeste e Campo Largo a oeste. Tem como coordenadas: Latitude S 25º22'07" e Longitude W 49º27'05". De acordo com IBGE, possui área total de 275,57Km².

Cultura: Devido a grande área verde e pouca poluição foi instituída em Campo Magro o observatório astronômico do Paraná em substituição ao Planetário do Colégio Estadual do Paraná.

Geografia: Montanhas e árvores constituem um belo cenário em Campo Magro.

Hidrografia: Mais de 90% da área do município é formada por área de mananciais, sendo que os Royalties de preservação são a principal fonte de renda do município.

Planejamento da Mobilidade Urbana

Serviços de transporte público coletivo:

Diagnósticos		
-O transporte coletivo metropolitano é gerenciado pela COMEC (Coordenação Região Metropolitana de Curitiba), integrado a capital.		
-Número de usuários/dias úteis: 5.987		
-Número de Ônibus/dias úteis: 24		
-Número de linhas (itinerários): 11		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
-Incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população local	-Renegociar, até o ano de 2020 com a COMEC sobre a operação do serviço de transporte coletivo, no âmbito municipal, de forma a otimizar rotas e horários;	- Realização de estudo da viabilidade de implantação de serviço de transporte público coletivo intramunicipal.
-Priorizar o transporte público coletivo sobre o individual motorizado;	- Ampliar linhas de transporte coletivo no município até 2020;	- Realização de campanhas de conscientização e incentivo para utilização do transporte público;
- Melhorar a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo	- Construir um terminal de interligação do transporte coletivo até 2020;	- Viabilizar recursos para a construção do terminal de ônibus;
- Promover a substituição da frota do transporte coletivo, por veículos não poluentes;	- Regularmentar o serviço de moto taxi até 2022	- Realizar estudos e criar leis para implantação do serviço de moto-taxi
- Viabilizar a implantação do serviço de Moto Taxi.		

Circulação viária

Diagnósticos		
-Município é cortado pela PR-090 numa extensão de 13,0 Km;		
-Cercado 40.000 Veículos/dia) trafegam no perímetro urbano, incluindo a PR-090 (Rodovia Guamerindo Bosa).		
- Transporte Escolar:		
Número aproximado de usuários / dia: 5.000		
Número de Vans escolares (particulares)prestadoras de serviço: 26		
Número de Ônibus escolares de propriedade da prefeitura: 04		
Número de Ônibus escolares terceirizados: 23		
Número de Microônibus escolares terceirizados: 02		
Número de Microônibus escolares terceirizados: 06		
Número de Vans escolares autorizados: 26		
- Frota de taxi: 02 licenças		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
-Reduzir as formas de conflito	- Municipalizar a gestão do	-Instituição do plano de táxi;

entre os diferentes tipos de tráfego na cidade;	trânsito até o final de 2020;	-Realização de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária;
-Prevenir a ocorrência dos problemas decorrentes da circulação urbana;	-Regular o serviço de transporte por taxi até 2019;	- Paisagismo e arborização das vias do Sistema Viário Municipal;
-Facilitar e melhorar os deslocamentos e a circulação;	-Reforçar a estrutura do Departamento de Trânsito para realização da atividade de fiscalização até o ano de 2021.	- Revisão da lei municipal do sistema viário;
- Implantar sinalização viária dentro do município contemplando o item fauna silvestre.	- Sinalizar as vias para melhor circulação dentro do município até 2022.	- Fazer estudo para implantação da sinalização viária no município.

Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana

Diagnósticos		
<p>-Vias Pavimentadas - (CBUQ) camada asfáltica: 38.0Km - Vias Pavimentadas - Paralelepípedo: 4.1Km Projeto de Pavimentação: 30.0Km Cicloviária: 5.0Km -Extensão de vias - Perímetro Urbano: 200.00Km Asvias pavimentadas (CBUQ e Paralelepípedo)possuem sinalização horizontal e vertical - Estimativa de calçadas em vias pavimentadas: 8.62km=30% - Campo Magro Possuiem seu território parte de duas unidades de conservação, a APA (Área de Proteção Ambientaldo Passaúna) e a UTP(unidade territorial de planejamento de Campo Magro - Área de Proteção Ambiental do Rio Verde), que definem bordas de proteção de mananciais com o objetivo de preservar a qualidade aos recursos hídricos existentes.</p>		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
<p>-Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade;</p> <p>- Viabilizar o pleno acesso às novas áreas de expansão urbana;</p> <p>-Complementar a pavimentação das vias estruturais;</p> <p>- Fomentar infra-estrutura de acesso na circunvizinhança de áreas industriais e de novos loteamentos.</p> <p>- Implantar infra-estrutura de mobiliário urbano;</p> <p>-Implementar um sistema adequado de sinalização viária e dos logradouros públicos;</p> <p>-Implementar novo sistema de iluminação pública;</p> <p>-Fomentar o uso de bicicleta.</p>	<p>-Pavimentar 30 km de vias urbanas, incluindo calçadas e acessibilidade em até 10 anos,</p> <p>Priorizando em função da demanda as seguintes vias: Binário Norte-Sul, Rua Leonardo Fillus, Rua Frederico Casprek, Rua Faustino Rudlawiec, Rua Nazareno Mantfon, Rua InglesinaPistonColodel, Rua Imaculada Maria, Elizabiosa, Rua Prof.Lia Garbaccio, Rua Francisco Basso, Rua Nossa Senhora Aparecida, Rua Santa Barbara, Rua Santa Luzia, Rua Nossa Senhora da Conceição, Rua Platinas, Rua Antírios, Rua Acácia;</p> <p>- Implantar infra-estrutura nas paradas de ônibus (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários) em todos os pontos de parada da cidade até 2020;</p> <p>- Implantação de 43 novos abrigos de ônibus até 2020;</p> <p>- Implantar novas vias de acesso nos locais indicados no plano diretor que permitam a ocupação habitacional e industrial;</p> <p>- Implantar Tótem e Sinalização turística;</p> <p>- Criar espaços de estacionamento para veículos motorizados e não motorizados objetivando a integração intermodal até 2022.</p>	<p>- Viabilizar junto aos governos federal e estadual recursos técnicos e financeiros, através de fundo perdido ou financiamentos.</p> <p>- Articulação com o governo estadual para implantação de ciclovia na PR-090;</p> <p>- Execução de obra viária entre os bairros Jardim Pioneiro e Jardim Água Boa;</p> <p>- Pavimentação das vias urbanas que servem como itinerários do serviço de transporte público coletivo</p> <p>- Realização de estudos de viabilidade para implantação de parques linear;</p> <p>- Realização de estudos de viabilidade para expansão das vias existentes e execução de novas.</p> <p>- Buscar recursos para implantação de Tótem e Sinalização turística e de informação;</p> <p>- Cicloviária ligando os bairros;</p>

Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade

Diagnósticos		
<p>-Estimativa de calçadas com acessibilidade em vias pavimentadas: 860m=10% - Todos os veículos de transporte público coletivo são acessíveis; - 04 dos veículos de transporte escolares são adaptados; - Existência de serviço especial de transporte para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade para tratamento de saúde.</p>		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
<p>-Proporcionar melhoria nas vias urbanas da população no que se refere à acessibilidade</p> <p>-Atender aos princípios do desenho universal e as normas técnicas de acessibilidade.</p> <p>- Prever em todos os projetos urbanos a acessibilidade;</p>	<p>- Adequar a frota municipal de transporte escolar para acessibilidade até o ano de 2027.</p> <p>- Adequar as calçadas e passeios do município com acessibilidade até 2027;</p> <p>- Colocar acessibilidade em todos os projetos urbanos do Município;</p>	<p>-Realização de estudo prévio para definição das intervenções de acessibilidade a serem realizadas, incluindo, pontos de parada, travessias, etc.;</p> <p>-Revisão da Legislação municipal sobre calçadas, no que couber, para adequação quanto aos quesitos de acessibilidade.</p> <p>-Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos;</p>

Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados

Diagnósticos		
<p>- Existência de integração tarifária com o transporte de toda a Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>- Integração física do transporte coletivo é realizada no terminal do bairro de Santa Felicidade em Curitiba;</p> <p>- Inexistência de integração do transporte público coletivo com o não motorizado.</p>		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
<p>-Readequar o serviço de transporte intermunicipal visando a eficiência, eficácia e efetividade dos deslocamentos no âmbito local;</p> <p>-Promover a integração do transporte não motorizado com o transporte público coletivo;</p> <p>- Expandir linhas existentes e criar outras atendendo as conseqüentes demandas;</p>	<p>- Implantar um terminal municipal até o ano de 2020, visando realizar a integração física com o transporte metropolitano na própria área do município;</p> <p>- Implantar bicicletário no terminal de ônibus até 2022;</p> <p>- Acrescentar e expandir linhas existentes do transporte público urbano;</p>	<p>-Implantação de bicicletário no terminal rodoviário a ser implantado no município;</p> <p>- Articulação junto à iniciativa privada para estudo de viabilidade para implantação de serviço de bicicletas públicas;</p> <p>- Elaboração de projetos de amplitude na área de transporte público urbano.</p>

Transporte de carga

Diagnósticos		
<p>-O município sofre impacto médio / significativo com o trânsito de veículos de carga na área urbana;</p> <p>- Não existe regulamentação local sobre transporte de carga.</p>		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
<p>-Preservar as áreas de proteção ambiental (APAs);</p> <p>- Manter as vias em boas condições de uso.</p> <p>- Viabilizar circulação entorno de indústrias e empresas.</p>	<p>-Elaborar legislação para o transporte de cargas no município até 2028;</p> <p>- Aplicar fluidez de tráfego a circulação no entorno de indústrias;</p>	<p>-Realização de estudo para definição da estratégia de circulação para o transporte de cargas perigosas entre outras;</p> <p>- Criação de Grupo treinado para suportar situações envolvendo</p>

- Sinalizar PR-090 - Regularizar o trânsito de transporte de carga;	- Exigir do Governo Federal uma manutenção periódica na PR-090, bem como a sinalização da PR-090;	acidentes com cargas com teor tóxico e ou perigoso; - Solicitar ao Governo do Estado uma melhor sinalização de cargas pesadas;
--	---	---

Pólos geradores de viagens

Diagnósticos		
- Principal destino de viagens, para trabalho, estudo e lazer, é a cidade de Curitiba; - Impacto médio / significativo turístico aos finais de semana e feriados, em função de veículos oriundos de Curitiba e outras cidades da RMC (Região Metropolitana de Curitiba).		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
- Criar espaços aproveitáveis no município; - Melhorar o sistema viário e aperfeiçoar o sistema de transporte coletivo até 2020; - Implantar o novos projetos turísticos no município até 2022.	- Implantar 05 áreas de lazer no município até 2020; - Ampliar as linhas de ônibus coletivos até 2022; - Implantar o terminal de ônibus até de 2022; - Implantar novas atrações turísticas no município até 2022	- Implantação de equipamentos públicos em áreas adensadas e de fácil acesso; - Requalificação do entorno do Posto de Saúde 24h, creche e Unidade Básica de Saúde, dando prioridade ao fluxo de pedestres e veículos de serviço; - Inclusão da mobilidade urbana no planejamento dos novos bairros ou conjuntos habitacionais a serem implantados (arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias etc.).

Áreas de estacionamento

Diagnósticos		
- O município não sofre impacto significativo devido a baixa demanda por áreas de estacionamento; - Existência de conflitos pontuais com o estacionamento ao longo da via junto a escolas, bancos e pontos comerciais entre outros.		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
- Organizar o estacionamento de todos os modos de transporte no município; - Normalizar o trânsito municipal; - Inserir no código de conduta de obras, normatização para estacionamentos em imóveis comerciais entre outros.	- Demarcar vagas de estacionamento gratuitos em 10 vias públicas em 2 anos; - Normalizar o trânsito Municipal até 2020;	- Realização de consulta pública para normatização das áreas de estacionamento; - Realização de fiscalização dos estacionamentos em parceria com a polícia militar; - Criação da JARI com a finalidade de julgar recursos de trânsito, a partir da municipalização do trânsito.

Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada

Diagnósticos		
- Não existem vias fechadas para circulação de veículos de forma, exceto em função de ações eventuais.		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
- Estimular a criação de ambientes mais seguros, funcionais e amigáveis para a circulação de pedestres e ciclistas.	- Realização de estudos para implantação de restrição de circulação de veículos motorizados de forma permanente ou temporária (fins de semana, feriados, ou em grandes eventos), até 2023.	- Realização de campanhas e consultas a sociedade sobre a temática; - Sinalização em áreas de interferências.

Mecanismo e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

Diagnósticos		
- As intervenções relacionadas às obras de infraestrutura de mobilidade urbana dependem de recursos provenientes do Governo Federal, do Governo Estadual ou de parcerias com a iniciativa privada; - Existência de parcerias com a comunidade para implantação de infraestrutura de pavimentação - Ainda não existe no município arrecadação proveniente de ações de fiscalização de trânsito		
Objetivos	Metas	Ações estratégicas
- Buscar novas fontes de financiamento para infra-estrutura de mobilidade urbana - Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos - PPP (Parcerias Público Privadas); - Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana; - Prever no orçamento municipal recurso direcionado a Mobilidade Urbana.	- Regularizar o Programa Asfalto Participativo até 2020 - Criar um fundo de mobilidade urbana; - Fomentar a adesão ao programa Asfalto Participativo em 50% em relação ao previsto para 2018, até 2022; - Aumentar 20% o orçamento direcionado a Mobilidade Urbana até 2020.	- Instituição de contribuição de melhoria pra custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana; - Buscar com os governos estaduais e federal e ou financiamento para obras de infraestrutura urbana.

Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica

- Atualização deste plano: 05 anos a partir da conclusão;
- Acompanhamento da implantação do plano será atribuído à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (SEDUA);
- Será realizada uma revisão no plano em 5 anos;
- Elaboração de relatórios anuais sobre o acompanhamento do plano com divulgação na internet (site oficial da Prefeitura Municipal de Campo Magro);
- Este plano deverá ser instituído em lei municipal.

Publicado por:
Gilead Reges Valente Raab
Código Identificador:89A6EB70

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 17/10/2018. Edição 1613
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<http://www.diariomunicipal.com.br/amp/>