www.LeisMunicipais.com.br

LEI Nº 14.311, DE 27/07/2022

Aprova a lei que dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponta Grossa.

A CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, Estado do Paraná, decretou, na Sessão Ordinária realizada no dia 04/07/2022, a partir do Projeto de Lei nº 460/2019, de autoria do Poder Executivo, e eu, Prefeita Municipal, sanciono a seguinte

LEI

TÍTULO I
DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ponta Grossa e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

I - diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e regional visando à redução da necessidade de deslocamento;

II - integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento estratégico e tático da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º O Plano de Mobilidade Urbana Municipal é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o Plano Plurianual, o Código de Obras, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá observar os seguintes instrumentos: planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

Art. 3º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município de Ponta Grossa, definindo:

I - a política de mobilidade urbana do Município;

II - respeitando a hierarquização do sistema viário nos termos estabelecidos no Plano Diretor do Município;

III - as políticas públicas de transporte e circulação do Município;

IV - os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;

V - a adequação do Plano Diretor do Município;

VI - a gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana

VII - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º O Sistema de Planejamento e Gestão é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em geral. O Sistema de Planejamento e Gestão visa o fomento e implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental.

Art. 5º Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município e tem como prazos, curtos de cumprimento imediato, médios a serem cumpridos até o ano de 2022 e longos a serem cumpridos até o ano de 2029.

Art. 6º Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado; à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática; e

V - a integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI - acessibilidade universal;

VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

XIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

XIV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a consolidação do Município como centro regional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda, centro turístico e de lazer;

II - a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;

III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;

IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - o planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

e) a centralização dos serviços, comércios e estruturas e incentivos governamentais na área central do município;

Valorizamos sua privacidade

Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade

Aceitar todos

Personalizar

Rejeitar

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais; e

X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico

XI - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

XV - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II
DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Art. 8º Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano de Mobilidade Urbana Municipal assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região dos Campos Gerais, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário regional.

Art. 9º Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

I - transporte público e sistema viário regional;

II - turismo;

III - planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade;

IV - informações regionais e cartografia.

Art. 10. Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região dos Campos Gerais os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios;

II - a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo que interliga as diversas regiões da Cidade e da região, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - a Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 11. A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo.

Art. 12. Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua, de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, de mobiliário urbano, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

TÍTULO III
PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DA MOBILIDADE URBANA

Art. 13. A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo, individual e de cargas, a implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes, diminuir os níveis de poluição sonora e atmosférica. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I
DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 14. O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I - Rodovias, consideradas integrantes da Rede Viária Estrutural, independentemente de suas características físicas, sendo utilizadas como ligação da cidade com os demais municípios e estados da Federação, sendo a segurança e fluidez do tráfego condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras. As Rodovias classificam-se em:

a) Rodovias Federais, Estaduais e Municipais; que são as vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre.

b) Estradas vicinais; que são as vias, situadas na Zona Rural, onde circula a produção primária e integram as localidades de ocupação rarefeita.

Valorizamos sua privacidade

Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade

Aceitar todos

Personalizar

Rejeitar

II - Vias Estruturais ou Principais: são as vias próprias para o sistema transporte coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas, com características de média ou alta fluidez, baixa acessibilidade e restrita integração com o uso e ocupação do solo.

III - Vias Coletoras ou Secundárias: são as vias de ligação entre as vias locais e arteriais e que recebem e distribuem o tráfego, com equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, integração com o uso e ocupação do solo, bem como transporte coletivo compartilhado com o tráfego geral.

V - Vias Locais: são as vias com acesso imediato aos prédios residenciais, comerciais e industriais e intensa integração com o uso e ocupação do solo, promovendo a distribuição do tráfego local, com baixa fluidez de tráfego e alta acessibilidade.

VI - Vias Especiais: compreendem as ciclovias, ciclofaixas exclusivas de pedestres, preferencial de transporte coletivo, e as panorâmicas.

VII - Ciclovias: são as vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas.

VII - Passagens de pedestres: são as vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos e as escadarias, com características de infraestrutura e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.

Parágrafo único. As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária constantes do Plano Diretor em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transportes público e privado.

Seção II
DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES

Art. 15. São diretrizes da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, não motorizado e o pedestre;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

V - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

VI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

VII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII - garantir e melhorar a ligação do Município de Ponta Grossa com a Região dos Campos Gerais, com o Estado e com o País;

IX - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

X - urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade.
Aceitar todos
Rejeitar

XI - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 16. São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de necessidades especiais e crianças;

II - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

III - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais; e

IV - induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município, a Estação Rodoviária e os Terminais de Carga.

Art. 17. A criação de novas Zonas de Trafego - ZT´s, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de análise e orientação técnica.

Seção III
DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Art. 18. A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais - tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 19. São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

I - garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;

II - garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;

III - garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;

IV - assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;

V - favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;

VI - disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;

VII - disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 20. São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

I - criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;

II - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;

III - estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nos eixos viários estruturais estabelecidos neste Plano;

IV - reurbanizar e requalificar avenidas, vias expressas e corredores de ônibus;

V - desenvolver e consolidar um sistema de Corredores de Centralidade com a dinamização de serviços, cultura e infraestrutura;

VI - melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;

VII - implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;

VIII - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

Seção IV
DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO

Art. 21. São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalada e por instalar;

II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;

III - garantir o investimento em infraestrutura;

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

IV - implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;

V - coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 22. São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

I - implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreo, priorizando as vias de maior

concentração de redes de infraestrutura;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

III - instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos;

Seção V
DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 23. Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 24. É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela lei de Usos e Ocupação do Solo.

Art. 25. É obrigatória a observância da Lei Municipal nº 10.372/2010, ou de legislação que venha substituí-la, que regulamenta os Estacionamentos Rotativos.

TÍTULO IV
DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 26. O Sistema de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade.

§ 1º São considerados os meios de transporte urbanos:

I - motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;

II - meios não-motorizados: realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal; e não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

a) público; e
b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - terminais rodoviários;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações;

VII - instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I
DA INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTES URBANOS

Art. 27. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I - consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

II - elaboração de um Plano Geral de Pedestrianização;

III - elaboração de um Plano Cicloviário;

IV - criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do Município; e

V - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II
DO TRANSPORTE DE CARGAS

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

Art. 28. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas áreas centrais, e em áreas objeto de estudo futuro.

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III
DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 29. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§ 1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 30. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Ponta Grossa:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 31. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 32. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e

IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV
DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 33. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro) ou legislação correlata.

Seção V
DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 34. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 35. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 36. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

Art. 37. O sistema cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais e transporte pelos ônibus;

III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 38. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 39. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 40. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I - ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V - equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

CAPÍTULO I
DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 41. O Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.

§ 2º O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

§ 3º O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infra-estrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, as entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

Art. 42. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que

desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 43. É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO II
DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPALSEÇÃO I

DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA (CMTMU)

Art. 44. O Conselho Municipal de Transportes, criado pela Lei Municipal 7.018/2012, passará a denominar-se de Conselho Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana (CMTMU).

Art. 45. Compete ao CMTMU, além das atribuições estabelecidas na Lei Municipal 7.018/2012, formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

I - criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;

II - instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 46. Deverá o CMTMU, estabelecer em sua estrutura institucional uma câmara temática técnica para formular os pareceres referentes à Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 47. As atividades do CMTMU serão apoiadas pelas estruturas dos órgãos integrantes do processo.

Art. 48. São atribuições do CMTMU, além das já estabelecidas na Lei Municipal 7.018/2012:

I - auxílio na elaboração e coordenação da execução integrada de planos, programas e projetos;

II - deliberação sobre os casos omissos na legislação urbanística e de mobilidade municipal;

III - auxílio no estabelecimento de fluxos permanentes de informação entre as suas unidades componentes, a fim de facilitar o processo de decisão;

Valorizamos sua privacidade
Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade.
Aceitar todos
Personalizar
Rejeitar

IV - auxílio no monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

V - auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

VI - auxílio na definição das ações do Plano de Mobilidade Urbana Municipal à curto, médio e longo prazo.

Art. 49. O CMTMU terá o apoio do órgão técnico do o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Ponta Grossa (IPLAN).

Seção II
DO ÓRGÃO TÉCNICO DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 50. Fica criado dentro da estrutura administrativa o Órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, sob a Coordenação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte de Ponta Grossa (AMTT), com o apoio das demais Secretarias Municipais e da Equipe do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN).

Art. 51. Caberá ao Presidente da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte de Ponta Grossa (AMTT) nomear os membros do órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo (6) seis meses a partir da data de vigência da presente lei.

TÍTULO V
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 52. As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável do CMTMU e precedidas de Audiência Pública.

Art. 53. A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 54. As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 55. Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 56. A presente Lei entrará em vigor após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO, em 27 de julho de 2022.

ELIZABETH SILVEIRA SCHMIDT
Prefeita Municipal

GUSTAVO SCHEMIM DA MATTA
Procurador Geral do Município

Valorizamos sua privacidade

Utilizamos cookies para aprimorar sua experiência neste Portal. Ao clicar em "Aceitar todos", você concorda com nossa Política de Privacidade

Aceitar todos

Personalizar

Rejeitar

Nota: Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 23/09/2022