



## **PROJETO LEI N.º 56, DE 09 DE SETEMBRO DE 2024.**

Dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Campo Largo/PR e dá outras providências.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO LARGO**, Estado do Paraná, **APROVOU** e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º.** Esta Lei dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Campo Largo e estabelece seus objetivos, princípios e diretrizes, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**Art. 2º.** O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campo Largo estabelece ações e projetos para a promoção do deslocamento seguro de pessoas e bens em seu território, além da gestão e operação do sistema de mobilidade, trânsito e transportes em conformidade com as demandas da população local.

**Art. 3º.** O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser revisado em até 10 (dez) anos, mediante realização de audiências públicas, a partir de novos estudos técnicos deliberados pelos órgãos competentes da Administração Municipal.

### **CAPÍTULO II**

#### **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 4º.** O Plano de Mobilidade Urbana, seguindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, está fundamentado nos seguintes princípios gerais:



## CAMPO LARGO



- I. acessibilidade universal;
- II. desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI. segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

**Art. 5º.** O Plano de Mobilidade Urbana, seguindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, está orientado pelas seguintes diretrizes gerais:

- I. integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- II. prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III. integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V. incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI. priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;



## CAMPO LARGO



VII. garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

**Art. 6º.** O Plano de Mobilidade Urbana, seguindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui os seguintes objetivos:

- I. reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III. proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantir o aprimoramento contínuo da mobilidade urbana.

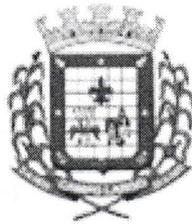
### CAPÍTULO III

#### DOS ATORES TÉCNICO-SOCIAIS, DOS PRAZOS E FONTES DE RECURSOS

**Art. 7º.** As ações, os prazos e os responsáveis pela consolidação do Plano de Mobilidade Urbana estão descritos no documento complementar, denominado Plano de Ação e Investimentos, mencionado no art. 82 desta Lei.

**Art. 8º.** Os prazos das ações do Plano de Mobilidade Urbana foram definidos em curto, médio e longo prazo, sendo ações de curto prazo aquelas a serem desenvolvidas até o final do ano de 2025, ações de médio prazo aquelas a serem desenvolvidas até o final do ano de 2028, e ações de longo prazo aquelas a serem desenvolvidas até o final do ano de 2033.

**Art. 9º.** O Plano de Mobilidade Urbana de Campo Largo deverá ser contemplado nas leis orçamentárias municipais, cabendo à Municipalidade, anualmente, prever recursos para as ações de mobilidade urbana contidas neste Plano de Mobilidade Urbana, bem como fazer constar dotação orçamentária na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e no Plano Plurianual (PPA), especialmente para viabilização das ações de curto e médio prazo.



## CAMPO LARGO



### CAPÍTULO IV

#### DA ESTRUTURAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPO LARGO

**Art. 10.** As ações, diretrizes e projetos do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Largo estão estruturados em eixos temáticos, conforme critérios estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana em que se priorizam os deslocamentos ativos, cicloviários, a acessibilidade e o transporte coletivo.

**Art. 11.** Os eixos temáticos do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Largo estão assim estruturados:

- I. Eixo 01: Ações prioritárias para a mobilidade urbana e gestão do trânsito;
- II. Eixo 02: Modos Não Motorizados: modalidades que se utilizam do esforço humano ou traçado animal, composto pelos deslocamentos a pé, por bicicleta e pelas condições para a acessibilidade inclusiva;
- III. Eixo 03: Modos Motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores, compostos pelas formas de transporte público coletivos;
- IV. Eixo 04: Sistema Viário, composto por diretrizes viárias que promovam o ordenamento urbano e a gestão do tráfego, além de critérios para empreendimentos e áreas de entorno.

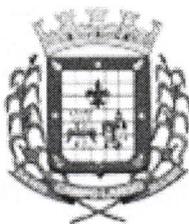
### CAPÍTULO V

#### EIXO 01: DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA A MOBILIDADE URBANA E GESTÃO DO TRÂNSITO

##### Seção I

##### Da Garantia da Participação Popular e do Sistema de Dados de Informações do Plano de Mobilidade Urbana

**Art. 12.** Toda audiência pública com temas que envolvam alterações viárias, sistema de transporte coletivo e demais temáticas, deverá ser previamente agendada e divulgada com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, realizada em locais acessíveis ao público, respeitando a diversidade humana, bem como ocorrer em dias e horários que permitam maior participação da população.



## CAMPO LARGO



**Art. 13.** A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e a Secretaria Municipal de Ordem Pública (SMOP) devem estabelecer parcerias institucionais visando à implementação de um sistema integrado para o tratamento de dados relacionados à mobilidade e tráfego, que deverá abranger o levantamento, análise e controle estatístico dos acidentes, com o objetivo de aprimorar as políticas públicas voltadas para a segurança viária.

**Art. 14.** O Município organizará os dados do sistema integrado de dados relacionados à mobilidade e tráfego por setores e áreas de conflitos com o objetivo de promover ações de educação e de intervenções de engenharia de tráfego direcionadas para cada localidade.

### Seção II

#### Das Campanhas Educativas

**Art. 15.** O Município poderá criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos relacionados à educação no trânsito e mobilidade urbana.

**Art. 16.** O Município deverá desenvolver campanhas educativas para a difusão de conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro no trânsito, visando à conscientização e a convivência harmônica entre pedestres e usuários de veículos motorizados e não motorizados.

**Parágrafo único.** As campanhas de educação para a mobilidade urbana deverão ser divulgadas nos meios digitais e físicos, por meio de cartazes e/ou banners, folders, panfletos, palestras nas escolas, anúncios nos interiores de veículos de transporte coletivo e abrigos/pontos de ônibus.

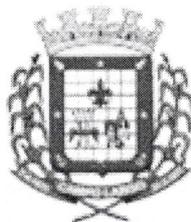
## CAPÍTULO VI

### EIXO 02: DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS

#### Seção I

##### Do Transporte Ativo, Caminhabilidade e Acessibilidade

**Art. 17.** O Município deverá desenvolver programas de educação e peças publicitárias, informativos sobre os direitos e deveres do pedestre segundo o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, travessia segura e comportamento no sistema viário.



## CAMPO LARGO



**Art. 18.** O Município incentivará que o sistema viário seja dotado de infraestrutura urbana adequada ao transporte ativo (a pé), para a promoção do aumento do índice de deslocamentos por pedestres com segurança e eficiência, bem como ampliar a matriz de transportes com predominância dessa modalidade, reduzindo emissão de poluentes e promovendo a saúde dos munícipes.

**Art. 19.** O Município criará o Guia de Calçadas, que será incluído como anexo da Lei Municipal n.º 3.003/2018 (Código de Obras e Edificações do Município de Campo Largo), com o intuito de instruir sobre calçadas públicas ideais para o Município de Campo Largo/PR, principalmente nos novos loteamentos e aprovações de novas edificações.

**Art. 20.** A responsabilidade, pela construção, reconstrução, reforma e/ou conservação das calçadas públicas no Município, será do proprietário ou do possuidor legal de cada imóvel lindeiro, podendo a Prefeitura Municipal implantá-las onde estiver desprovido, bem como, fazer substituição daquelas existentes que estejam fora dos padrões fixados pela Municipalidade.

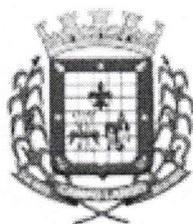
§ 1º Nos casos de implantação de calçada, pela Prefeitura Municipal, o valor despendido para a obra será cobrado do proprietário ou do possuidor legal de cada imóvel lindeiro.

§ 2º Toda calçada pública deverá ser executada segundo padrões fixados pela Prefeitura Municipal, conforme o Guia de Calçadas (Anexo do Código de Obras e Edificações do Município de Campo Largo), empregando materiais que não comprometam sua durabilidade e manutenção, devendo se adequar à topografia e às condições locais, de modo a garantir trânsito livre e seguro aos transeuntes e acessibilidade para todas as pessoas.

§ 3º Nos casos de danos causados por obras realizadas pela Prefeitura Municipal e/ou por concessionárias, as obras e os reparos necessários deverão ser executados, em um prazo máximo de 15 (quinze) dias, pelo causador dos danos.

§ 4º Em casos excepcionais, para projetos específicos de interesse público, visando à melhoria da circulação de pedestres e garantia da acessibilidade à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, as calçadas poderão ser executadas ou substituídas pelo Município.

§ 5º No caso de necessidade de alteração de dimensão em calçada pública existente, para atender o previsto no projeto arquitetônico simplificado aprovado, que incorra em descontinuidade no meio-fio em apenas um segmento de uma



## CAMPO LARGO



quadra, a critério de técnico(s) da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, poderá ser assinado o Termo de Compromisso (Anexo do Código de Obras e Edificações do Município de Campo Largo), para que a execução ou readequação da calçada seja realizada posteriormente quando solicitado pelo órgão municipal.

**Art. 21.** Para garantir o trânsito seguro e acessível a todos os usuários, as calçadas deverão ser executadas e/ou reparadas conforme os padrões estabelecidos no Código de Obras e Edificações do Município (Lei 3.003, de 19 dezembro de 2018) e conforme disposições de acessibilidade constantes nas normas técnicas vigentes da ABNT.

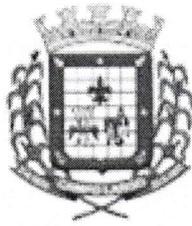
**Art. 22.** As calçadas públicas deverão ser compostas por elementos e por faixas longitudinais contadas sucessivamente a partir do meio-fio, conforme descrição abaixo:

- I. Faixa de Serviço e Arborização;
- II. Faixa Livre ou Passeio;
- III. Faixa de Acesso;
- IV. Subsolo;
- V. Esquinas.

**Parágrafo único.** As faixas longitudinais deverão, obrigatoriamente, respeitar todas as dimensões e padrões de calçadas previstos e regulamentados no Guia de Calçadas (Anexo do Código de Obras e Edificações do Município de Campo Largo).

**Art. 23.** Em casos omissos ou em assentamentos subnormais, em que se comprove a impossibilidade técnica em atender ao disposto no Guia de Calçadas (Anexo do Código de Obras e Edificações do Município de Campo Largo), fica a critério de técnicos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano admitir parâmetros diferentes dos estabelecidos.

**Art. 24.** Caberá ao proprietário do terreno, nos trechos correspondentes à respectiva testada, a construção e/ou adequação dos passeios, das rampas de acessibilidade e dos muros, bem como a implantação e a conservação das faixas de permeabilidade, segundo as exigências desta Lei e demais normas técnicas vigentes.



## CAMPO LARGO



§ 1º É obrigatória a manutenção dos passeios públicos desobstruídos, sem degraus, saliências e/ou irregularidades.

§ 2º A critério do Município, será dada a continuidade dos padrões das calçadas adjacentes.

**Art. 25.** Quando a Municipalidade determinar a modificação do nível e/ou da largura de um passeio, executado dentro das normas em vigor, correrão por sua conta as despesas com as obras correspondentes.

**Art. 26.** As demais disposições relativas à caminhabilidade e acessibilidade deverão estar de acordo com o Código de Obras e Edificações do Município (Lei 3.003, de 19 dezembro de 2018) e com a NBR 9050 de 2020 da ABNT e suas respectivas atualizações.

### Seção II

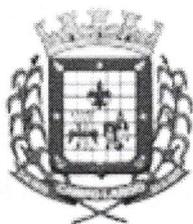
#### Das Intervenções Viárias Para o Transporte Ativo

**Art. 27.** O Município poderá ampliar as calçadas em interseções com alta demanda de pedestres e/ou com altos índices de atropelamentos, mediante a redução da caixa viária veicular.

**Art. 28.** Em trechos complexos, havendo a necessidade da ampliação da faixa de caminhabilidade para estimular o modo a pé, a ordem das faixas pode ser alterada, a critério da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, com o avanço de calçadas sobre as faixas de estacionamento.

**Art. 29.** O Município incentivará a promoção de avanço de calçadas para encurtar distâncias de travessias dos pedestres de uma esquina à outra, observadas as condições de drenagem, tipologia veicular, fluxos de pedestres e veículos, os raios de curvatura e a classificação viária, podendo o avanço das calçadas ser acompanhado de implantação de travessias elevadas para transposição dos pedestres em nível.

**Art. 30.** As faixas de pedestres e as travessias elevadas deverão ser precedidas de estudos técnicos e instaladas somente em locais que demandem este mecanismo, respeitadas as normas técnicas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).



## CAMPO LARGO



**Art. 31.** O Município criará normativa de implantação de processo administrativo, via protocolo geral, para solicitação de instalação de travessias elevadas e faixas de pedestres.

**Parágrafo único.** As solicitações serão submetidas à Secretaria Municipal de Ordem Pública, objetivando a análise técnica em atenção às resoluções do CONTRAN, de modo a coibir a instalação indevida de travessias elevadas e faixas de pedestres.

**Art. 32.** O Município deverá estimular a implantação das chamadas “Ruas de Vivência”, em trechos viários em que o fluxo veicular seja restrito, mesmo que de forma temporária, ou diária, com objetivo de vivenciar as possibilidades de uso mais humano das faixas de rolamento, nos termos de decreto regulamentador do Poder Executivo.

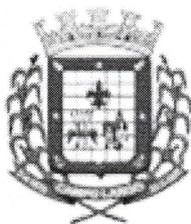
**Parágrafo único.** A experiência embasará projetos futuros de implantação dos chamados calçadões com uso exclusivo de pedestres ou com faixa de rolamento mínima de 3,00m (três metros) de largura para atividades de carga e descarga ou embarque e desembarque.

**Art. 33.** O Município poderá implementar o sistema de “Parklets”, áreas contíguas às calçadas, destinadas à criação de espaços de lazer e convívio, onde anteriormente eram vagas de estacionamento, conforme Lei Municipal vigente que institui os Parklets no Município de Campo Largo.

§ 1º Para a instalação de Parklets, deverão ser observadas as questões de restrições de estacionamentos, uso do solo, segurança pública e viabilidade de realização de parcerias para termo de compartilhamento de espaços públicos, os quais serão definidos pelo Departamento de Trânsito - DEPTRAN, em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU.

§ 2º Os Parklets podem ser instalados em faixas de estacionamento veicular, calçadas públicas, respeitados os dimensionamentos mínimos para a faixa de caminhabilidade, adjacentes às praças, parques e demais localidades.

**Art. 34.** O Município poderá criar parcerias com empresas privadas para conservação de praças e para incentivar o uso do transporte ativo, a pé e por bicicletas.



**CAMPO LARGO**

**Seção III**

**Da Rede Ciclovária**

**Art. 35.** O Município poderá implementar rede ciclovária de forma gradativa, em fases de execução por trechos prioritários, incluindo trechos em ciclovias, trechos em ciclofaixas e trechos em ciclorrotas urbanas e rurais, conforme os estudos técnicos realizados e as seções propostas no documento complementar denominado Produto Ciclovário, mencionado no art. 82 desta Lei.

§ 1º Os mapas da rede ciclovária, pontos de instalação de paraciclos e bicicletários, trechos de ciclorrotas rurais e turísticas estão contidos no anexo II desta Lei e no documento complementar denominado Produto Ciclovário, mencionado no art. 82 desta Lei.

§ 2º Quanto a instalação de novos trechos e infraestrutura para a rede ciclovária, deverão ser considerados como prioridade, os trechos apresentados nos mapas do anexo II desta lei e no documento complementar denominado Produto Ciclovário mencionado no art. 82 desta Lei.

§ 3º Se constatada viabilidade técnica, poderão ser implementadas ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas em outras vias.

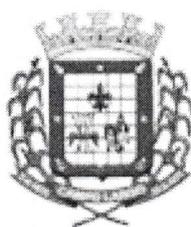
**Art. 36.** O Município incentivará o uso da bicicleta como modo de transporte, dotando o sistema viário de infraestrutura adequada à segurança viária e paralelo trabalho de educação para o trânsito sobre as regras e normas de circulação de bicicletas.

**Art. 37.** Gradativamente e havendo condições físicas, a rede ciclovária deverá realizar a integração entre os distritos e localidades rurais ao distrito sede, fomentando a prática esportiva e atividades econômicas, através de rotas turísticas.

**Art. 38.** Quanto à implantação da rede, deverão ser observados os critérios técnicos estabelecidos conforme normas do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e orientações da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB, a critério da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e da Secretaria Municipal de Ordem Pública.

**Art. 39.** Novos empreendimentos deverão prever em seus projetos a instalação de bicicletários para atendimento e apoio ao meio de transporte por bicicletas, de acordo com legislação específica para Polos Geradores de Tráfego e estudos





## CAMPO LARGO



presentes no documento complementar denominado Produto Ciclovitário, mencionado no art. 82, desta Lei.

**Parágrafo único.** Os projetos estarão sujeitos à aprovação dos técnicos da Secretaria Municipal de Ordem Pública - SMOP - e da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU.

**Art. 40.** O responsável pelo empreendimento já consolidado deverá apresentar Relatório de Impacto de Tráfego (RIT) que viabilize a instalação de bicicletários, no momento da renovação de alvarás e/ou quando solicitado pelo Departamento Municipal competente.

**Parágrafo único.** Os projetos estarão sujeitos à aprovação de técnico(s) da Secretaria Municipal de Ordem Pública - SMOP - e da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU.

**Art. 41.** O Município deverá implantar sinalização ostensiva de indicação de rotas cicláveis nos principais corredores, para garantir maior segurança, devendo consultar os órgãos competentes nos casos de rodovias estaduais e federais.

**Art. 42.** Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, shoppings, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, que poderão ser bicicletários e/ou paraciclos, como parte de infraestrutura de apoio a esse modo de transporte.

**Art. 43.** A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, devem observar o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

**Art. 44.** O Município deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

**Art. 45.** O Município deverá implantar ou incentivar a construção de ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas rurais, industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.



## CAMPO LARGO

**Art. 46.** Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

**Art. 47.** A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, terão controle de acesso e deverão ser aprovados pelo DEPTRAN.

**Art. 48.** Nas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação do DEPTRAN e com a Resolução CONTRAN n.º 947/2022, além da circulação de bicicletas:

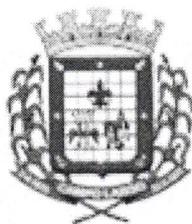
- I. circular com veículos em atendimento às situações de emergências, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro, respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;
- II. utilizar patins, patinetes e skate nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;
- III. circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

**Parágrafo único.** Fica vedada, nas ciclovias e ciclofaixas, a circulação de veículos ciclomotores, veículos que disponham de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência, conforme normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

**Art. 49.** O Município deverá manter ações educativas com o objetivo de promover padrões de comportamento seguro e responsável dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

**Art. 50.** Os eventos ciclísticos que utilizem vias públicas somente poderão ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo DEPTRAN, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

**Parágrafo único.** Os eventos de ciclorrotas turísticas deverão ser realizados em conjunto e com apoio do Departamento de Turismo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo, ou do órgão que vier a lhe substituir.



## CAMPO LARGO

### CAPÍTULO VII

#### EIXO 03: DOS MODOS MOTORIZADOS

##### Seção I

##### Do Transporte Coletivo Urbano por Ônibus (TCU)

**Art. 51.** O Município deverá estabelecer mecanismo de compartilhamento de dados relativos à quantidade de passageiros transportados e quilometragem percorrida diária, mensal e anualmente, através das linhas e rotas de ônibus.

§ 1º A(s) concessionária(s) e/ou empresa(s) de transportes de passageiros, devem fornecer informações com objetivo de consolidar o banco de dados Municipal e auxiliar no planejamento do sistema de transportes coletivo por ônibus.

§ 2º O DEPTRAN e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano deverão ter acesso irrestrito e ilimitado a todos os bancos de dados originais ligados à operação do sistema de transporte coletivo.

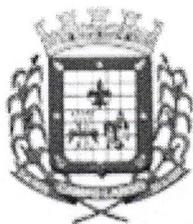
**Art. 52.** O Município deverá realizar a identificação e caracterização do nível de dependência da população em função do transporte coletivo urbano com o transporte coletivo metropolitano, através de estudos técnicos com avaliação da demanda atual de transporte nas linhas, objetivando a ampliação do atendimento urbano metropolitano.

**Art. 53.** O Município deverá verificar, através de análise e estudos, a demanda por transporte suplementar (através de aplicativos) com veículos menores nas regiões, onde o transporte convencional apresenta restrições técnicas, operacionais e/ou econômicas.

**Art. 54.** A Municipalidade deverá avaliar periodicamente a necessidade de ampliação do sistema de transporte aos distritos e localidades rurais.

**Art. 55.** O Município deverá realizar periodicamente pesquisa de satisfação e coleta de dados do sistema para sua otimização gradativa.

**Art. 56.** A Municipalidade proibirá o estacionamento ao longo das vias na área central que recebem o maior fluxo de ônibus e deverá, através de estudos específicos, avaliar a possibilidade de criação de faixas preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo.



## CAMPO LARGO



**Art. 57.** O Município deverá avaliar a implantação de programação semafórica com prioridade para transporte coletivo.

**Art. 58.** A Municipalidade deverá realizar estudos, junto aos órgãos de gestão metropolitana, para a implementação da integração física, temporal, operacional e tarifária do sistema de transporte municipal com o sistema de transporte coletivo metropolitano.

**Parágrafo único.** Deverão ser consideradas as legislações municipais, estaduais e federais.

**Art. 59.** O Município deverá planejar a substituição da frota urbana com utilização de veículos não poluentes.

### Seção II

#### Do Transporte de Cargas

**Art. 60.** O Município deverá criar o Plano Municipal de Logística Urbana, com a finalidade de implantar vagas de carga e descarga a partir de estudos específicos de demanda nos locais de área comercial.

**Art. 61.** O Município deverá realizar de forma contínua a fiscalização nas áreas de carga e descarga para o devido cumprimento de utilização adequada das vagas e horários definidos, evitando que as vagas sejam também utilizadas como local de espera para as operações.

**Art. 62.** O responsável pelo empreendimento deverá internalizar, sempre que possível, as operações de carga e descarga nos empreendimentos comerciais e/ou de impacto, inclusive nas obras e construções.

**Art. 63.** O Município deverá viabilizar a implantação do sistema de controle de circulação de veículos na zona central de tráfego (ZCT) com a instalação da sinalização de regulamentação e restrição, acompanhada de publicidade da ação e posterior processo de fiscalização.

**Art. 64.** O Município deverá verificar, através de estudo específico a ser desenvolvido pela Secretaria Municipal de Ordem Pública e pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, se os horários estabelecidos na legislação municipal atendem à demanda comercial e não impactam na segurança dos usuários das vias na ZCT.



**CAPÍTULO VIII**  
**EIXO 04: DO SISTEMA VIÁRIO**

**Seção I**  
**Do Sistema Viário**

**Art. 65.** O Município fica responsável por realizar a classificação do sistema viário e especificar as suas características geométricas e operacionais para o adequado escoamento do tráfego de veículos, além de realizar a atualização dos parâmetros e classificações, quando houver necessidade.

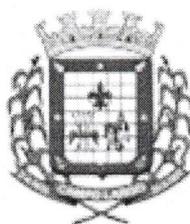
**Art. 66.** O Sistema Viário de Campo Largo fica assim classificado:

- I. Vias de Trânsito Rápido;
- II. Vias Arteriais Principais;
- III. Vias Arteriais Secundárias;
- IV. Vias Coletoras;
- V. Vias Rurais;
- VI. Via Local;
- VII. Travessa.

**Parágrafo único.** Além das categorias de vias dispostas nos incisos deste artigo, o território municipal apresenta diretrizes metropolitanas definidas e regulamentadas por órgão estadual competente.

**Art. 67.** O Município deverá garantir a devida sinalização viária em toda rede, com manutenção e acompanhamento dos índices de acidentes.

**Art. 68.** O Município deverá fomentar a implantação das propostas de transposição em nível (semáforos) ou desnível (viadutos) nos principais corredores do Município, conforme recomendação do Plano Diretor Municipal e estudos técnicos do DEPTRAN.



## CAMPO LARGO

### Seção II Das Diretrizes Viárias

**Art. 69.** As seções tipo nos eixos e vias mencionadas no documento complementar denominado Sistema Viário Estruturante – Diretrizes Propostas, mencionado no art. 82 desta Lei, deverão ser adequadas gradativamente, incluindo as diretrizes metropolitanas, observada a compatibilização estabelecida pela equipe técnica municipal.

§ 1º A compatibilização poderá ser alterada dependendo da análise específica de cada diretriz metropolitana.

§ 2º Os mapas de identificação dos trechos estão contidos nos anexos do documento complementar denominado Sistema Viário Estruturante – Diretrizes Propostas, mencionado no art. 82 desta Lei.

**Art. 70.** O Município deverá fomentar a implantação das propostas viárias destacadas como prioritárias no Plano Diretor Municipal e a criação de novas vias visando tratar a descontinuidade viária, conforme o mapeamento incluso no documento complementar denominado Sistema Viário Estruturante - Diretrizes Propostas, mencionado no art. 82 desta Lei.

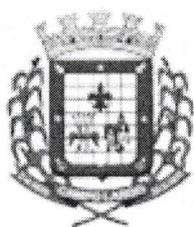
### Seção III Das Parcerias de Interesse Público

**Art. 71.** Quanto à possibilidade de concessão rodoviária em trechos que perpassam pelo Município, deverá ser verificada a possibilidade de realização de parcerias de interesse público e estabelecimento de medidas moderadoras de tráfego nos trechos em áreas urbanas e distritais, mesmo sendo áreas de jurisdição estadual ou federal, em função do impacto que o fluxo e a dinâmica viária causam ao Município.

**Art. 72.** O Município deverá realizar estudos para possibilitar a implantação de vias marginais, minimizando os potenciais conflitos de tráfego, em trechos rodoviários que perpassam a malha urbana e em concessão.

### Seção IV Dos Polos Geradores de Tráfego (PGT'S)

**Art. 73.** Todo e qualquer empreendimento que possa gerar um número significativo de viagens ao longo do dia é considerado um Polo Gerador de



## CAMPO LARGO



Tráfego (PGT), este definido conforme anexos de legislação específica a respeito do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT).

**Art. 74.** Quando solicitada aprovação de empreendimentos caracterizados como Polos Geradores de Tráfego (PGT's), os mesmos devem obrigatoriamente apresentar o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) e/ou Estudo de Impacto e Vizinhança (EIV), que serão solicitados e analisados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e/ou pela Secretaria Municipal de Ordem Pública através do Departamento de Trânsito - DEPTRAN.

§ 1º Deverão ser apresentadas medidas mitigadoras e compensatórias ideais para cada empreendimento no Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) e/ou Estudo de Impacto e Vizinhança (EIV), sendo o empreendedor o responsável por executar e arcar com os custos de implementação das medidas mitigadoras.

§ 2º As medidas apresentadas poderão sofrer ajustes operacionais deliberados pelo DEPTRAN e pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, prezando a segurança viária das áreas de entorno.

**Art. 75.** Os novos Polos Geradores de Tráfego (PGT's), poderão firmar termo de cooperação com a Municipalidade para executar medidas mitigadoras de tráfego nas áreas de entorno do empreendimento com objetivo de manter a segurança viária e minimizar os possíveis impactos que o mesmo poderá gerar.

**Art. 76.** Os empreendimentos deverão realizar estudos técnicos com foco nas áreas de entorno, e não somente sobre a área do empreendimento.

**Parágrafo único.** Havendo outros empreendimentos na área de entorno, medidas mitigadoras de tráfego poderão ser apresentadas em conjunto por meio de uma análise sistêmica, bem como sua execução poderá ser condicionada à aprovação dessas pelo DEPTRAN.

### Seção V

#### Das Áreas de Estacionamento

**Art. 77.** O Município deverá garantir a porcentagem do total de vagas de estacionamentos para idosos, gestantes, pessoas acompanhadas de crianças de colo com até dois anos de idade e Pessoa com Deficiência (PCD) nas áreas públicas e privadas, conforme Resoluções vigentes do CONTRAN, além dos parâmetros das legislações municipais e estaduais correlatas.



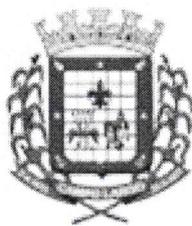
**Art. 78.** O número de vagas de estacionamentos nos empreendimentos considerados como Polos Geradores de Tráfego (PGT's), deverá ser implantado com base na legislação específica a respeito do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT).

## Seção VI

### Da Infraestrutura e Circulação Viária

**Art. 79.** Ficam estabelecidas como ações prioritárias do Município, desde que comprovado por meio de estudos específicos que são possíveis tecnicamente e que estejam em conformidade com as metas previstas no documento complementar denominado Plano de Ações e Investimentos mencionado no art. 82 desta Lei, conforme segue:

- I. implantação de semáforos;
- II. transposições em desnível;
- III. implantação de passarelas;
- IV. regulamentar velocidades menores na Avenida Prefeito Marcelo Puppi e mudança de hierarquização viária para Via Arterial Principal;
- V. implantação de marginais;
- VI. estudos de traçados de marginais à PR- 423;
- VII. abertura de vias rurais secundárias;
- VIII. implantar conexões viárias com hierarquia de Via Arterial Principal;
- IX. implantar conexões viárias com hierarquia de Via Arterial Secundária;
- X. implantar conexões viárias com hierarquia de Via Coletora;
- XI. implantar conexões viárias para consolidação do segundo anel viário municipal;
- XII. implantar conexões viárias para consolidação do terceiro anel viário municipal;
- XIII. implantar continuidade e novas Vias Locais;
- XIV. implantar sistemas binários;



## CAMPO LARGO

XV. implantar sistemas de rotatórias;

XVI. implantar e monitorar a Sinalização de Trânsito e a Pavimentação Viária em toda a malha urbana.

**Art. 80.** O Município deverá seguir o documento complementar denominado Plano de Ações e Investimentos (PAI), mencionado no art. 82 desta Lei para a implantação e monitoramento dos projetos previstos em curto, médio e longo prazos, observando as metas, objetivos, responsáveis e indicadores ali estabelecidos.

**Art. 81.** Para a viabilização das diretrizes viárias, bem como, toda e qualquer intervenção para a segurança viária, o Município, havendo interesse público, realizará desapropriações, termos de ajustes de conduta, desafetação de áreas e demais mecanismos para garantir a continuidade do sistema viário e a promoção da mobilidade urbana.

### CAPÍTULO IX

#### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 82.** Os documentos abaixo relacionados são partes integrantes e complementares desta Lei, contendo todas as etapas de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Largo, incluindo os estudos, os relatórios, os mapeamentos e as documentações comprobatórias das etapas:

- I. Plano de Trabalho;
- II. Relatório Diagnóstico;
- III. Diretrizes e Propostas Preliminares;
- IV. Cenários de Simulação;
- V. Caracterização das Calçadas;
- VI. Produto Cicloviário;
- VII. Sistema Viário Estruturante - Diretrizes Propostas;
- VIII. Proposta para Compatibilização Diretrizes Viárias Metropolitanas;
- IX. Modelagem Transporte Coletivo;



X. Plano de Ações e Investimento (PAI);

XI. Núcleos Urbanos Informais Consolidados.

**Parágrafo único.** Os documentos complementares desta Lei poderão ser encontrados na página do Plano de Mobilidade Urbana, disponível no Portal do Cidadão do Município de Campo Largo.

**Art. 83.** Casos omissos na presente Lei serão regulamentados através de decreto municipal.

**Art. 84.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogam-se as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Campo Largo, em 09 de setembro de 2024.

MAURICIO ROBERTO  
RIVABEM:83677240972  
77240972

Assinado de forma digital por MAURICIO ROBERTO RIVABEM:83677240972  
Dados: 2024.09.10 13:12:40 -03'00'

Maurício Rivabem  
Prefeito Municipal

APROVADO

Sala das Sessões 23/109/2024

Presidente

A SANÇÃO

Sala das Sessões 23/109/2024

Presidente