MENSAGEM Nº 72/2024

Senhor Presidente,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que visa instituir o Plano de Mobilidade do Município de Pato Branco, em atenção à obrigação prevista no § 1º do art. 24 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMU), que determina a revisão e atualização periódica do PMU a cada 10 (dez) anos.

Em 2023, através do Edital de Tomada de Preços nº 05/2021 - Processo n° 137/2023 - Contrato nº 195/2023/GP, o Município contratou a URBTEC TM - Engenharia, Planejamento e Consultoria Ltda., empresa técnica especializada, com equipe multiprofissional, para a elaboração do Plano de Mobilidade Municipal.

Ao longo de todo o processo de revisão, foram realizadas reuniões comunitárias com a população em vários bairros, visando à construção do diagnóstico da cidade, bem como diversas oficinas de propostas nas quais a população apresentou suas proposições para a “Pato Branco do Futuro”.

Foram também realizadas reuniões técnicas com diferentes setores da sociedade, audiências públicas e a conferência final para apresentação e pactuação dos trabalhos realizados. Além desses eventos, foi utilizado um canal digital para recebimento de sugestões e propostas da comunidade.

Ressaltamos que todos os relatórios de estudos técnicos desenvolvidos, bem como os relatórios de atividades para cada uma das fases do processo de desenvolvimento do PMU estão disponíveis para download nos seguintes links, para que os nobres edis possam verificar os assuntos discutidos em cada um dos momentos e as justificativas apresentadas para cada assunto abordado:

Plano de Trabalho:

https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2024/12/137_P1_VF_DIGITAL.pdf

Relatório de Atividades 01 e 02:

https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2024/12/137_R01_R02_VF_DIGITAL.pdf

Diagnostico e Prognóstico - Parte 1:

https://drive.google.com/file/d/130YrGdEH_u8kLtYEZkkYkD04YDYH7is7/view?usp=sharing

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

Diagnostico e Prognóstico - Parte 2:

https://drive.google.com/file/d/14ZU6wp43TKXolPcNfOc3RLWWz76sGsD4/view?usp=sharing

Relatório de Atividades 03 e 04:

https://drive.google.com/file/d/10rHjcI-wIi1yKXP2hPAB3CcYiP1PvgCe/view?usp=sharing

Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana:

https://drive.google.com/file/d/1n6W25ESyYTA8TH4Mtiis19s4v6zQU3fK/view?usp=sharing

Ao final do calendário participativo, a equipe técnica municipal que acompanhou todo o processo de desenvolvimento do PMU recebeu inúmeras contribuições que ajudaram a construir o cenário atual e as propostas que agora seguem para aprovação por esta Casa Legislativa.

O desenvolvimento do PMU seguiu as diretrizes e normativas legais e constitucionais, compatibilizando todas as fases com a Agenda 21 para o Estado do Paraná, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) e a Nova Agenda Urbana, elaboradas pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Dado o escopo do Plano de Mobilidade e o enfoque de otimização do sistema viário em prol dos objetivos definidos pela Política Nacional da Mobilidade (Lei Federal n° 12.587/2012), a revisão da hierarquia viária também integra o seu conteúdo, conforme determina do Termo de Referência.

Visando reduzir os impactos sobre o sistema viário e aprimorar as condições de circulação no Município, são previstas diretrizes viárias junto à Hierarquia Viária Urbana. As diretrizes viárias se referem a trechos de previsão de prolongamentos viários ou de abertura de novas vias.

Esses traçados integram a Hierarquia Viária, pois ao ampliar a conectividade da malha garantem a efetividade das funções de cada classe. Além disso, são oficializadas na Minuta do Projeto de Lei do Sistema Viário, por atuarem como referenciais nos processos de loteamento e sua execução se configura como uma exigência legal diante da aprovação desses projetos.

Além disso, o Plano de Mobilidade Urbana estabelece novos trajetos para compor a malha cicloviária é necessário a compreensão do uso, da funcionalidade e das características das vias, bem como sua correlação com as necessidades e percepções do usuário. A análise dessas particularidades permite a elaboração de um planejamento cicloinclusivo, composto por uma rede cicloviária que ofereça segurança ao usuário e garanta trajetos completos e conectados, minimizando a necessidade de adoção de vias sem infraestrutura cicloviária.

Ademais, as rotas acessíveis são definidas como trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados em vias urbanas que apresentam maior demanda por parte da população para

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

acessar equipamentos públicos, comércios, serviços de forma autônoma, confortável e segura, incluindo notoriamente pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência.

Tendo em vista o princípio cunhado pelo Plano Diretor, de conexão das rotas acessíveis com o sistema de transporte público coletivo no contexto de Pato Branco e as ações de melhoria do PMU relativas aos modos coletivos, é prevista a complementação dos traçados selecionados, com o objetivo de compatibilizá-los com a proposta da Prefeitura Municipal de adequação do sistema de transporte público coletivo.

Por fim, o Sistema de Logística e Transportes de Cargas tem como objetivo a regulamentação e fiscalização da logística e dos transportes de carga que atendam às necessidades da população em geral, e em especial do comércio e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego.

Ante ao exposto e considerando o interesse público envolvido, solicitamos a apreciação e a aprovação do presente Projeto de Lei em **regime de urgência**, bem como a convocação de sessões extraordinárias, se necessário, em atenção ao disposto nos arts. 27, III, e 47, XVII, da Lei Orgânica Municipal, e no art. 99 do Regimento Interno desta Casa de Leis.

Gabinete do Prefeito do Município de Pato Branco, Estado do Paraná, *datado e assinado digitalmente.*

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

PROJETO DE LEI Nº _____/2024

Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU e dá outras providências.

TÍTULO I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade do Município de Pato Branco, que 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 acessibilidade, sustentabilidade e a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio de:

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

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

III - desenvolvimento de ações integradas em mobilidade e adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica do Município de Pato Branco.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU é o instrumento estratégico da Política Municipal de Mobilidade, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no município, estabelecido em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O PMU é parte integrante do processo de planejamento municipal, o qual incorpora as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Participativo do Município de Pato Branco, instituído pela Lei Complementar nº 100, de 21 de dezembro de 2023, e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas no Plano Plurianual, e demais legislações urbanísticas.

Art. 4º O PMU observará os planos nacionais, regionais, estaduais, e diretrizes estaduais de ordenação do território e de mobilidade urbana quando instituído.

Art. 5º O PMU abrange a totalidade do território do Município, definindo:

I - a Política Municipal de Mobilidade de Pato Branco;

II - os Programas e Planos Estratégicos do governo municipal correlacionados à mobilidade;

III - a gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana; e

IV - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 6º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é formado por um conjunto de

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com entidades privadas e com a sociedade em geral na implementação dos objetivos do PMU e dos planos e programas setoriais a ele correlatos com o objetivo de capacitação da ação governamental em relação à Política Municipal de Mobilidade.

Art. 7º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade do Município de Pato Branco:

I - Lei Federal nº 10.257/2001, que dispõe sobre o Estatuto da Cidade;

II - Lei Federal nº 13.089/2015, que dispõe sobre o Estatuto da Metrópole,

III - Lei Federal nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e Resolução CONTRAN nº 514/2014, que institui a Política Nacional de Trânsito;

IV - Lei Federal nº 10.098/2000, que dispõe sobre prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e Decreto Federal nº 5.296/2004;

V - Lei Federal nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;

VI - Lei Complementar Municipal nº 100/2023, que dispõe sobre Plano Diretor do Município de Pato Branco e;

VII - Norma Brasileira NBR 9050, da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 8º O PMU parte da realidade do Município e estabelece, para cumprimento de suas metas de curto (de 0 a 3 anos); médio (de 3 a 5 anos) e longo prazo (de 5 e 10 anos).

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS

Art. 9º O PMU, como instrumento estratégico da política de mobilidade urbana municipal, 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, instituído pela Lei Federal nº 10.527 de 10 de julho de 2001;

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

V - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais e minimização da emissão de poluentes, através do incentivo aos modos de transporte sustentáveis e a inovações tecnológicas;

VI - acessibilidade universal;

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

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

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

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

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

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - aperfeiçoamento da logística e do transporte de cargas no Município de Pato Branco;

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

XIV - ampliação da dinâmica e rede de mobilidade municipal;

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

XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

CAPÍTULO III
DOS OBJETIVOS E INSTRUMENTOS

Art. 10. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, a partir da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos modos de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar a acessibilidade e o bem-estar equânime de seus cidadãos mediante:

I - utilização racional dos modos de transporte de maneira a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de modos de transportes não motorizados e do transporte público coletivo, e a integração modal;

II - o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas; e

III - 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 os modos 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 Polos Geradores de Viagens – PGVs — sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas;

e) os conflitos entre usos e a hierarquia viária;

II - o aprimoramento das conexões rodoviárias urbanas e intermunicipais;

III - a complementação, a melhora e o ajuste do sistema viário voltada à redução dos tempos de viagem;

IV - o aperfeiçoamento e atualização institucional da gestão da mobilidade, visando:

a) 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;

b) a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

sociedade no processo de melhoria da mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

c) 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;

V - o aprimoramento da segurança viária por meio de infraestrutura, fiscalização e educação;

VI - a ampliação da atratividade do transporte público coletivo, visando a sustentabilidade da mobilidade;

VII - a garantia de condições adequadas de operação do serviço de transporte escolar;

VIII - o aprimoramento do escoamento de cargas na área urbana, reduzindo conflitos e garantindo o potencial logístico;

IX - a otimização do espaço viário em alinhamento com as demandas por viagens, visando:

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

b) a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social;

c) a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

d) a melhora na eficácia da mobilidade urbana;

e) o incentivo aos deslocamentos a pé e a promoção da acessibilidade universal;

f) a ampliação da infraestrutura e atratividade dos deslocamentos por ciclomodais;

g) a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;

Parágrafo único. Os objetivos estratégicos referidos neste artigo são expressos, entre outros, pela implementação da Nova Agenda Urbana integrada à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável com o alcance das Metas e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS que visa tornar as cidades em espaços mais acessíveis, inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Art. 11. Para viabilizar a Política Municipal de Mobilidade, e facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens no Município, quando for de interesse público e compatível com o estabelecido no PMU, poderão ser adotados os seguintes instrumentos, sem prejuízo aos demais previstos na lei federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de modos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - dedicação de espaço prioritário nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

III - escalonamento de horários, no sentido de distribuir os deslocamentos urbanos;

IV - estabelecimento da política de estacionamentos rotativos;

V - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI - implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte público coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores de transporte público coletivo prioritários existentes ou dos que vierem a ser instalados, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade:

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente os destinados a modos de transporte não motorizados, que devem ser estimulados, com a implantação de programas de implantação e requalificação de calçadas;

c) melhoria e ampliação da infraestrutura e da malha viária, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas;

VII - definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade e transporte, incluindo políticas tarifárias para o transporte público coletivo, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamentos em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda;

VIII - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Paraná, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei;

IX - estimular o transporte solidário ou compartilhado e a mobilidade corporativa.

TÍTULO II
DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Art. 12. Respeitado o princípio da autonomia municipal, o PMU assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios limítrofes especialmente transporte público coletivo e sistema viário regional conformes as diretrizes estabelecidas na política estadual.

Art. 13. A implantação de qualquer projeto, público ou privado no território do Município de Pato Branco, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei, na Lei Complementar nº 100/2023, que instituiu o Plano Diretor de Pato Branco, e na legislação urbanística complementar de parcelamento, uso e ocupação do solo.

TÍTULO III
DAS DIRETRIZES GERAIS E NORMAS ESPECÍFICAS

Art. 14. Para atingir os objetivos estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade o PMU é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - aprimoramento das conexões rodoviárias;

II - adequação do sistema viário

III - aperfeiçoamento da gestão da mobilidade;

IV - aprimoramento da segurança viária;

V - ampliação da atratividade do transporte público coletivo;

VI - garantia de condições adequadas para o transporte escolar;

VII - aprimoramento do escoamento de cargas em área urbana;

VIII - otimização do espaço viário;

IX - atualização das condições do transporte semipúblico;

incentivo ao deslocamento a pé e promoção da acessibilidade universal;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

ampliação da infraestrutura de deslocamentos por ciclo modais;

Art. 15. O Município viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do PMU, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

I - recursos do orçamento municipal, estadual e federal;

II - parcerias públicas privadas – PPP;

III - concessões e permissões onerosas;

IV - fundos;

V - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada; e

VII - financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais, dentre outros.

CAPÍTULO I
DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 16. A acessibilidade universal é princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade no Município de Pato Branco.

Parágrafo único. Por acessibilidade universal entende-se a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, das infraestruturas que compõem o Sistema de Mobilidade por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 17. A acessibilidade universal e garantia de inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, estabelecidas com objetivo de tornar os espaços viários e equipamentos públicos acessíveis, são orientadas pelas seguintes diretrizes:

I - promover a padronização das calçadas garantindo a acessibilidade universal;

II - promover a acessibilidade universal nos veículos de transporte de passageiros;

III - viabilizar rotas acessíveis no Município;

IV - garantir a conscientização da população quanto à importância da acessibilidade nas calçadas.

CAPÍTULO II
DA PEDESTRIANIZAÇÃO E CALÇADAS

Art. 18. A pedestrianização consiste em garantir o acesso dos pedestres às ruas com o objetivo de que estas atendam às pessoas e se estabeleça uma cidade mais saudável, segura e humana.

Art. 19. A pedestrianização e implantação de calçadas no território do município de Pato Branco é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promover a padronização das calçadas garantindo a melhor caminhabilidade dos usuários;

II - garantir a conscientização da população quanto à importância dos deslocamentos a pé;

III - garantir as condições de caminhabilidade e segurança no entorno de equipamentos

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

públicos de referência;

IV - implantação de ruas escolares no entorno de equipamentos públicos de educação e lazer;

V - adequação da infraestrutura de caminhabilidade em regiões de alta atratividade;

VI - incentivar os deslocamentos a pé a partir da qualificação de calçadas e cruzamentos;

CAPÍTULO III
DA CICLOMOBILIDADE

Art. 20. A ciclomobilidade no Município de Pato Branco é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - padronizar e implementar normativas municipais para a circulação de bicicletas;

II - promover o planejamento e a implementação de infraestruturas cicloviárias para o transporte por bicicletas;

III - promover atividades de esporte e lazer por meio de Rotas Cicloviárias Turísticas;

IV - incentivar o uso de bicicletas visando a circulação segura e compatibilizada entre modos motorizados e não motorizados; e

V - desenvolver programas e campanhas educativas objetivando o incentivo à utilização da bicicleta e à difusão das normas de trânsito para a circulação segura e o convívio do trânsito motorizado e não motorizado.

Art. 21. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, a serem estabelecidos pelo Sistema Cicloviário Municipal serão orientados com o objetivo de estruturar a malha complementar de transporte, integrando seus componentes e os demais modos de transportes, prevendo a implantação de malhas cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e de garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Parágrafo único. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, estabelecidos para implemento do Sistema Cicloviário Municipal deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

CAPÍTULO IV
DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Art. 22. A qualificação da paisagem urbana tem como objetivo a requalificação da circulação no Município por meio de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Art. 23. A qualificação da paisagem urbana para efetivação da Política Municipal de Mobilidade é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - reduzir velocidade máxima permitida para circulação de veículos em vias urbanas e requalificar as vias das áreas centrais e vias com alto fluxo de circulação;

II - aprimorar a segurança viária através da reestruturação de sinalização vertical e horizontal, e de outros elementos, na proximidade de equipamentos públicos e em locais de

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

alto índice de acidentes ou sinistros;

III - estabelecer parâmetros adequados à sinalização de trânsito e aos elementos construídos, considerando a capacidade de suporte da região;

IV - estabelecer parâmetros à arborização urbana, considerando o dimensionamento das calçadas, o caráter da via e a compatibilização com as redes de infraestrutura; e

V - desenvolver campanhas de educação e conscientização para a redução de acidentes.

CAPÍTULO V
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 24. O sistema viário em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade estabelecida pelo PMU tem como objetivos:

I - induzir uma estrutura urbana lógica e coerente;

II - equilibrar a repartição de fluxos na malha viária;

III - facilitar a circulação entre as diversas zonas do Município;

IV - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

V - promover tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transporte, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município;

VI - aprimoramento de cruzamentos; e

VII - acomodar os diversos modos de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 25. O sistema viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, possui os seguintes objetivos específicos:

I - reestruturar o sistema viário e de circulação intermunicipal para garantir acesso e escoamento regional;

II - reestruturar o sistema viário para organizar a circulação no Município;

III - moderar a capacidade da infraestrutura viária nas principais vias de escoamento; e

IV - compatibilização da gestão do tráfego de veículos para a qualificação do ambiente urbano.

Art. 26. O sistema viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, é orientado pelas seguintes diretrizes específicas:

I - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, visando à conexão e integração regional e interbairros;

II - adequar as condições da circulação de veículos em áreas ou vias previamente analisadas, a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modos não motorizados e do transporte público coletivo, com medidas de moderação de tráfego e de compartilhamento do espaço público, garantidas as condições de segurança;

III - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento, equacionando o

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

IV - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente;

V - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao Sistema Viário, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

VI - assegurar a reserva das áreas de lotes atingidos por diretrizes de arruamento por novo alinhamento predial definido em projetos de rua e em projetos de via local, possibilitando a transferência não onerosa do domínio ao Município mediante a aplicação de instrumentos legais, como parcelamento do solo, transferência de potencial construtivo e outorga onerosa do direito de construir;

VII - melhorar a qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

VIII - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os modos de transporte não motorizados e transporte público coletivo; e

IX - mitigar o fluxo intenso provocado por viagens de veículos em horário de pico.

Art. 27. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei e das disposições estabelecidas na Lei do Sistema Viário, na Lei de Uso Ocupação e Parcelamento do Solo, e em todos os empreendimentos imobiliários, subdivisões, loteamentos, unificações, parcelamentos ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Pato Branco.

Parágrafo único. O Município fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

CAPÍTULO VI
DA INFRAESTRUTURA E DOS SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO

Art. 28. A disponibilização de infraestrutura e de serviços públicos estabelecidas pelo PMU de forma articulada ao sistema viário tem como objetivo a compatibilização do uso do solo com os sistemas de mobilidade urbana para a redução da necessidade de deslocamentos, e é orientada pelas seguintes diretrizes:

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

II - favorecer o uso do solo misto nas áreas de adensamento já consolidadas;

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

IV - garantir o investimento em infraestrutura; e

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

CAPÍTULO VII
DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

Art. 29. O transporte público coletivo, em alinhamento aos objetivos da Política Municipal de Mobilidade estabelecida pelo PMU, tem por objetivo:

I - a ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos;

II - a redução de emissões de gases poluentes da mobilidade municipal por meio da sustentabilidade ambiental e energética dos modos de transporte;

III - garantir o acesso aos usuários por meio da modicidade da tarifa; e

IV - a integração modal com vistas à substituição do uso do veículo individual motorizado por modos de transporte público coletivo, compartilhado e ativo.

Art. 30. O transporte público coletivo, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e estabelecida pelo PMU é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado;

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

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

IV - garantir uma política tarifária alinhada com a realidade socioeconômica dos usuários;

V - implantar novos corredores prioritários, considerando a viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;

VI - implantar estações de embarque e desembarque, preferencialmente, nas localizações que apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico e forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;

VII - respeitar critérios de acessibilidade na construção de novos pontos de ônibus;

VIII - garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

IX - incorporar os preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS como estratégia de desenvolvimento urbano sustentável compatibilizando o uso do solo com os sistemas de transportes;

X - padronizar e normatizar procedimentos administrativos de alteração de paradas de ônibus, bem como a manutenção dos dados acerca das mesmas nos sistemas de informações do Município;

XI - manter e aprimorar o sistema de bilhetagem eletrônica, atualizando-o em relação às tecnologias disponíveis; e

XII - utilizar indicadores de qualidade do nível de serviço dos ônibus urbanos.

CAPÍTULO VIII
DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 31. É objetivo da Política Municipal de Estacionamentos, estabelecida pelo PMU, a promoção da redução do uso do automóvel motorizado individual.

Art. 32. A Política Municipal de Estacionamentos, em alinhamento a Política Municipal

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

de Mobilidade estabelecida pelo PMU, é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - 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;

II - promover medidas de ampliação, aperfeiçoamento, modernização do sistema de rotatividade de vagas de estacionamento nas vias públicas;

III - realizar estudos de localização e de viabilidade referente à implantação e instalação de estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal;

IV - possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de estacionamentos coletivos públicos, na forma da lei.

Art. 33. O Município poderá adotar medidas de restrição e supressão de estacionamentos nas seguintes situações:

I - na via pública e/ou no interior de lotes, localizados na área central da cidade ou em outras áreas de interesse público, visando dentre outros objetivos, estimular o uso do sistema de transporte público coletivo;

II - nas vias públicas e/ou dentro dos lotes privados, visando a implantação de melhorias na operação do transporte público coletivo, bem como a implantação de vias preferenciais à pedestres e infraestrutura cicloviária.

CAPÍTULO IX
DA IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO DO PMU

Art. 34. O PMU é constituído de plano de implantação, gestão e monitoramento que tem por objetivo gerir e monitorar a implementação do PMU, sendo orientado pelas seguintes diretrizes:

I - estabelecer institucionalização dos projetos de lei correlatos ao PMU para efetivação da Política Municipal de Mobilidade;

II - garantir a modernização o incremento dos recursos humanos e materiais do Município para a implementação e gestão do PMU; e

III - estabelecer indicadores para garantir o monitoramento contínuo do PMU e implementação da Política Municipal de Mobilidade de Pato Branco mediante o estabelecimento de sistemas de informações e monitoramento municipal.

TÍTULO IV
DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Art. 35. O sistema municipal de mobilidade leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no Município, sendo formado pelos seguintes componentes:

I - sistema viário;

II - sistema de circulação de pedestres;

III - sistema de transporte público coletivo;

IV - sistema de transporte privado coletivo;

V - sistema de transporte público individual;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

VI - sistema de transporte remunerado privado individual de passageiros;
VII - sistema cicloviário;
VIII - sistema de logística e transportes de carga;
IX - sistema de informações e monitoramento.
X - sistema de fiscalização e segurança viária.

Art. 36. São considerados os modos de transporte urbanos que compõem o sistema municipal de mobilidade nos termos desta Lei:
I - motorizados;
II - não-motorizados.

Art. 37. Os serviços de transporte urbano que compõem o sistema municipal de mobilidade, nos termos desta Lei, 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:
a) público; e
b) privado.

Art. 38. As infraestruturas que compõem o sistema municipal de mobilidade, nos termos desta Lei, são:
I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;
II - calçadas, incluindo a faixa livre, a faixa de serviço e a faixa de acesso;
III - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
IV - estações de transferência;
V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
VI - sinalização viária e de trânsito;
VII - equipamentos e instalações;
VIII - instrumentos de controle e fiscalização.

Art. 39. O aprimoramento da infraestrutura que compõe o sistema municipal de mobilidade e é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:
I - consolidação do Sistema Viário, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano;
II - elaboração de programas e ações de requalificação de calçadas;
III - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.
IV - incentivo à novas tecnologias e metodologias de gestão, que contribuam na sustentabilidade financeira e ambiental dos sistemas de transporte;
V - elaboração de programas e ações de conscientização ligadas a mobilidade; e
VI - incentivo à novas tecnologias, capacitações e metodologias de gestão, que contribuam na fiscalização de trânsito e na melhoria da segurança viária.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

CAPÍTULO I
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 40. O sistema viário é o conjunto de vias do Município de Pato Branco, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, conforme na Lei do Sistema Viário e nesta Lei formado basicamente por:

I - rodovia: corresponde às rodovias estaduais, PR 280 e PR 493, e a rodovia federal BR 158, que cruzam o território municipal, constitui os principais fluxos de escoamento da produção e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pelo Estado do Paraná, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga;

II - via de trânsito rápido: correspondem a conexões regionais, referentes às rodovias estaduais e federais inseridas no perímetro urbano;

III - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a estruturação da malha viária e conduzir o trânsito nos percursos de maior distância, proporcionando a ligação entre as diferentes regiões da cidade;

IV - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras, e subdividem-se em:

a) via coletora 1: são vias que estabelecem conexões entre bairros e regiões, estabelecem ligações entre as vias arteriais, com a função de estabelecer transições entre o tráfego de passagem e o tráfego local;

b) via coletora 2: são vias que estabelecem conexões internas aos bairros, com a função de distribuir seus fluxos e direcioná-los às meso e macro conexões, possuem funções acessória na transição entre o tráfego de passagem e o tráfego local.

c) via parque: possui função similar a via coletora, e foi planejada para áreas que possuam fragilidade ambiental; incorporando área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis ou áreas de preservação permanente;

d) via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

V - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que conecta a sede urbana às principais comunidades rurais e às rodovias, correspondendo a classificação viária rural prioritária ao direcionamento de obras de manutenção e cascalhamento, em decorrência de sua função de garantir o acesso a equipamentos e serviços à população rural;

VI - estradas municipais de expansão: consistem em estradas municipais de conexão com vias urbanas, que exercem a função de direcionar o ordenamento da futura ocupação das Áreas de Expansão Urbana definidas pelo Plano Diretor, assim como prever conexões estratégicas com o Contorno Rodoviário Noroeste a ser executado;

VII - estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

Art. 41. Os projetos de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em estudos técnicos a serem elaborados pelo Município.

Art. 42. Em quaisquer circunstâncias, a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e pelas Normas Técnicas Brasileiras - NBRs.

Art. 43. A criação de novas áreas de restrição de circulação, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudos técnicos a serem elaborados pela Prefeitura Municipal.

Art. 44. Compete exclusivamente ao município estabelecer, dentro dos seus limites, com o objetivo de manter a ordem, a segurança e o bem-estar dos transeuntes, dos visitantes e da população em geral, a sinalização do trânsito, a demarcação de faixas de pedestres e vias preferenciais, a instalação de semáforos, a demarcação e a sinalização de áreas de cargas e descargas, as áreas permitidas ao estacionamento controlado e o uso de equipamentos de segurança, bem como a colocação de placas indicativas nas vias públicas de entrada e saída dos seus limites.

Art. 45. É expressamente proibido, em vias ou demais espaços públicos, sem prévia e expressa licença do Município:

I - danificar ou retirar placas e outros meios de sinalização, em especial as que sirvam como advertência de perigo ou impedimento de trânsito;

II - pintar faixas de sinalização de trânsito, símbolos ou outras formas de identificação;

III - inserir ondulação transversal (quebra-molas), redutores de velocidade ou quaisquer outros objetos afins, no leito das vias públicas;

IV - depositar contêineres, caçambas ou similares;

V - lavar veículos; e

VI - depositar nas vias e logradouros públicos detritos que possam obstar o livre acesso.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 46. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, calçadas 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. 47. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade e do município assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 48. São objetivos do município prover melhoramentos de infraestruturas para garantia e promoção dos seguintes direitos aos pedestres:

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;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

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, faixas de pedestres, nas estações do transporte público coletivo e em seus pontos de paradas, para segurança e conforto dos usuários;

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

VI - assegurar à pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

CAPÍTULO III
DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 49. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pelo município, respeitando o disposto nas legislações em vigor.

Art. 50. O sistema de transporte público coletivo do Município é o conjunto de modos, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Município.

Art. 51. São componentes do sistema de transporte público coletivo:

I - veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;

II - estações de transferência e pontos de parada;

III - vias, segregadas ou não;

IV - pátios de manutenção e estacionamento;

V - instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 52. A implantação de novas linhas, corredores e estações e a modernização da estrutura já existente, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I - soluções ambientalmente e tecnologicamente adequadas e gradativas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II - integração física e operacional com o sistema de transporte público coletivo existente;

III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

IV - integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modos;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

V - melhorias nas calçadas e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos;

VI - preservação de patrimônios culturais e ambientais.

Art. 53. Toda e qualquer ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverá considerar alternativas para o transporte público coletivo.

Art. 54. O sistema de transporte público coletivo deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas, de lazer, entre outras, através da utilização da malha viária estruturadora, em conformidade com a hierarquização viária constante nesta Lei e nas legislações específicas, garantido sua abrangência.

Art. 55. São direitos dos usuários do transporte público coletivo integrante do Sistema Municipal de Mobilidade:

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

II - ser informado, nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modos;

III - ser informado, com antecedência e de forma gratuita e acessível, sobre alterações de pontos de embarque e desembarque de passageiros, itinerários, horários, tarifas dos serviços, e outras informações pertinentes ao funcionamento do sistema que impliquem no seu uso;

IV - ter ambiente seguro, confortável e acessível para usufruir dos demais componentes do Sistema Municipal de Mobilidade; e

V - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da Política Municipal de Mobilidade.

Art. 56. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado, em alinhamento as diretrizes e objetivos da Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, o Município priorizará:

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

II - ampliação dos elementos do sistema de 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 - estruturação de política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

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

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - adequação e modernização das estações e pontos de para de ônibus;

XI - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível com maior frequência.

Art. 57. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações do transporte público coletivo, o poder público 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 dos usuários 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 modos de deslocamento.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA DE TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO

Art. 58. O sistema de transporte privado coletivo se dá na modalidade de fretamento, incluindo, mas não se limitando, ao fretamento escolar, considerando-se como tal, a atividade econômica privada para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, que não se sujeita a obrigações de universalização, continuidade, modicidade tarifária restritas ao sistema de transporte público coletivo.

Parágrafo único. O transporte privado coletivo somente poderá ser realizado mediante registro dos veículos e condutores e autorização do Município.

Art. 59. O Município, por meio de ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte privado coletivo de passageiros.

Art. 60. É vedada a concorrência entre o sistema de transporte público coletivo e sistema de transporte privado coletivo sob pena de conferir-se primazia à atividade econômica em detrimento da concretização do direito social ao transporte.

Parágrafo único. A exploração de transporte privado coletivo sem autorização municipal e/ou sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

CAPÍTULO V
DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 61. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado à passageiros para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Município que se dará por meio de serviços de táxi.

Parágrafo único. O transporte público individual é regulamento por meio de legislação

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

específica.

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 62. Caracteriza-se como transporte remunerado privado individual de passageiros o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 63. O Município por meio ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte público individual de passageiros.

Art. 64. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte público individual tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as diretrizes estabelecidas nas legislações federais, estaduais e municipais específicas.

Parágrafo único. A exploração de transporte público individual sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

CAPÍTULO VII
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 65. O sistema cicloviário é caracterizado por sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 66. São componentes do sistema cicloviário:

I - ciclovias;

II - ciclofaixas;

III - ciclorrotas;

IV - bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;

V - sinalização cicloviária;

VI - sistema de compartilhamento de bicicletas;

VII - sistema de compartilhamento de micromobilidade.

Parágrafo único. A micromobilidade inclui os modos de transporte individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, criados para percorrer pequenas distâncias, nos termos da Resolução CONTRAN nº 947, de 28 de março de 2022.

Art. 67. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, entre outros, e, notadamente próximo aos equipamentos de transporte público, às escolas, as unidades básicas de saúde, às praças e aos parques.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

Art. 68. 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, patinetes ou modos de transportes individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 69. O sistema cicloviário deve garantir:

I - o fomento do uso da bicicleta como transporte reconhecido para atividades diárias, através da infraestrutura necessária;

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

III - a possibilidade de construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, através da iniciativa privada ou pública;

IV - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, objetivando uma malha cicloviária eficiente.

§ 1º Nas ciclovias não serão permitidos a circulação, parada e estacionamento de veículos motorizados que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 2º Atletas, patins e assemelhados poderão se utilizar das ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

Seção I
Dos patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos

Art. 70. Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I - em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

II - em ciclovias, ciclofaixas, rotas cicloviárias e vias compartilhadas, com velocidade máxima de 20 km/h;

III - nos bordos da pista de rolamento das vias que não disponham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder a velocidade de 20 km/h.

§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

CAPÍTULO VIII
DO SISTEMA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 71. O sistema de logística e transportes de cargas tem como objetivo a regulamentação e fiscalização da logística e dos transportes de carga que atendam às necessidades da população em geral, e em especial do comércio e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

Art. 72. O sistema de logística e transportes de cargas é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:

I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas Áreas para Restrição de Circulação, 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.

Parágrafo único. O Município poderá estabelecer rotas preferenciais para a circulação de cargas alinhadas as diretrizes e objetivos estabelecidos no PMU.

CAPÍTULO IX
DO SISTEMA MUNICIPAL DE MONITORAMENTO

Art. 73. O sistema municipal de monitoramento do PMU é composto pelos dados correlacionados à mobilidade produzidos e coletados pelos sistemas municipais e servirá como suporte no processo de avaliação permanente do PMU e da Política Municipal de Mobilidade.

Art. 74. O monitoramento do PMU tem por objetivo:

I - acompanhar a evolução da implementação dos programas, planos e as ações estratégicas, de seus horizontes de execução e dos indicadores;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada Plano, Ação ou Programa a serem estabelecidos;

III - promover o planejamento continuado das políticas de mobilidade, indicando a necessidade de ações corretivas no processo de tomada de decisão.

Parágrafo único. O conjunto de indicadores e informações, bem como as análises resultantes do processo de monitoramento, devem ser disponibilizados à população por meio do portal oficial do Município.

CAPÍTULO X
DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA

Art. 75. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os pedestres e os ciclistas, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências, são as pessoas em condição de maior vulnerabilidade da mobilidade urbana e devem receber tratamento prioritário nos projetos e ações de mobilidade urbana.

Art. 76. São objetivos do sistema de fiscalização e segurança viária:

I - promover a segurança viária;

II - incentivar modos de transporte mais seguros;

III - assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

IV - incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população;

V - estimular a valorização da vida e a mobilidade humana através de ações de educação para a mobilidade;

VI - desencorajar comportamentos inseguros através de ações de fiscalização de trânsito;

VII - prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos;

VIII - oferecer alternativas de deslocamento das pessoas pela cidade;

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

X - garantir equidade no uso do espaço público de circulação.

Art. 77. O sistema de fiscalização e segurança viária é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - formar alianças multissetoriais, desenvolver estratégias, planos e metas de segurança no trânsito e direcionar sua implementação, com base em dados e evidências, bem como monitorar a sua implementação e eficácia;

II - aumentar a segurança intrínseca e a qualidade da proteção das vias urbanas, especialmente os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas);

III - adotar medidas para estimular a circulação de veículos mais seguros;

IV - desenvolver programas para melhorar o comportamento dos usuários do sistema viário;

V - melhorar a resposta a emergências causadas por sinistros de trânsito;

VI - incremento e qualificação da fiscalização.

Art. 78. Objetivando a garantia da segurança viária os limites de velocidade nas vias do Município devem ser iguais ou inferiores às velocidades estabelecidas neste artigo de acordo com a respectiva classe hierárquica da via:

I - vias de trânsito rápido: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);

II - vias marginais: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

III - vias arteriais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

IV - vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

V - vias parque: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);

VI - vias locais: 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

VII - estradas municipais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VIII - rodovias: 110 km/h, se pista dupla (cento e dez quilômetros por hora) e 100 (cem quilômetros por hora), se pista simples.

§ 1º A velocidade máxima de vias em trechos de ciclorrotas rurais é de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), independentemente da classe hierárquica da via.

§ 2º O limite de velocidade das vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, deve ser fiscalizada permanentemente preferencialmente de forma eletrônica, sendo prioritária a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.

§ 3º Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob reponsabilidade do Município devem manter operação em tempo integral.

§ 4º Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635
ICP Brasil

horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 79. Para atingir os objetivos de promoção da segurança viária o Município poderá, dentre outras estratégias estabelecer a redução sistemática das velocidades máximas permitidas, inclusive com a implantação de zonas com velocidade reduzida.

TÍTULO V
DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

CAPÍTULO I
DO CONSELHO MUNICIPAL DO PLANO DIRETOR - COPLAN

Art. 80. O Conselho Municipal do Plano Diretor - COPLAN é o órgão deliberativo, propositivo e consultivo em matéria de regulamentação, implantação, gestão e monitoramento deste PMU, que tem como objetivo elaborar e acompanhar políticas locais de desenvolvimento de mobilidade segundo as diretrizes da legislação federal, estadual e municipal, em especial da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana para integrar e melhorar os transportes de pessoas e cargas nos municípios.

Art. 81. Além das atribuições estabelecidas na Lei Municipal nº 100, de 21 de dezembro de 2023, o COPLAN terá como prerrogativas:

I - acompanhar, formular e analisar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e indicar para o Poder Público a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e à Lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível;

II - criar e acompanhar canais de participação da sociedade na gestão municipal no que concerne a Política Municipal de Mobilidade;

III - emitir pareceres sobre propostas de alteração do PMU e demais planos setoriais a ele correlatos;

IV - auxiliar no estabelecimento de fluxos permanentes de informação a fim de facilitar o processo de decisão de planejamento municipal;

V - auxiliar o órgão gestor do transporte público coletivo urbano no monitoramento do serviço;

VI - auxiliar o órgão gestor do transporte público coletivo urbano na proposição de melhorias;

VII - auxiliar no monitoramento do PMU e em seus processos de revisão;

VIII - auxiliar na avaliação e na proposição de ajustes do PMU;

IX - auxiliar na definição das ações do PMU à curto, médio e longo prazo.

§ 1º O COPLAN poderá instituir, exclusivamente para fins de assessoria técnica interna, câmaras técnicas para acompanhar a efetividade local nas diretrizes municipais da Política Municipal de Mobilidade do Município.

§ 2º As câmaras técnicas instituídas pelo COPLAN deverão contar obrigatoriamente com a participação de representantes do Poder Público Municipal.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

CAPÍTULO II
DA SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

Art. 82. A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano é o órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade para a gestão e implementação do PMU e da Política Municipal de Mobilidade, à qual, além das atribuições estabelecidas por legislações municipais, compete:

I - avaliar os projetos potencialmente causadores de significativo impacto ao sistema viário de obras e atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens - PGVs que tem potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município;

II - determinar a apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV como condicionante ao licenciamento de obras e atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs;

III - determinar e fiscalizar o cumprimento de medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs.

CAPÍTULO III
DO DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – DEPATRAN

Art. 83. O Departamento Municipal de Trânsito - DEPATRAN, em conjunto com a Secretaria de Engenharia e Obras, exercerá as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, controle e análise de estatística conforme exigido na Resolução nº 106/99 – CONTRAN, na Lei Municipal nº 2.636, de 20 de junho de 2006, observando as diretrizes e preceitos estabelecidos no PMU.

CAPÍTULO IV
DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

Art. 84. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV se constitui como um dos instrumentos de planejamento da Política Municipal de Mobilidade, como forma de análise prévia que visa subsidiar a concessão de licenças ou autorizações a empreendimentos e atividades existentes na legislação municipal, públicas ou privadas, que na sua instalação, construção, operação, reforma, ampliação ou funcionamento tem o potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município previsto no Plano Diretor Participativo e no PMU.

Art. 85. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Viagem – PGV serão analisados pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como a eventual realização de medidas compensatórias.

§ 1º O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV poderá estabelecer medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

§ 2º Compete a Secretaria Municipal de Planeamento Urbano o monitoramento e a fiscalização do cumprimento das medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias estabelecidas para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGV.

Art. 86. Dentre as medidas mencionadas no § 2º do art. 94, poderá ser estabelecida Contrapartida para Mobilidade Urbana - CMU[1] mediante recolhimento de valores para o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB.

Art. 87. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e a Contrapartida para Mobilidade Urbana - CMU serão regulamentados por ato do Poder Executivo Municipal.

TÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 88. O PMU deverá ser revisado total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, contados da data de promulgação desta Lei.

§ 1º A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano será responsável pela operacionalização do processo de revisão.

§ 2º Em caso de alteração e/ou revisão do PMU e da legislação a ele correlata os Poderes Executivo e Legislativo Municipais garantirão:

I - a participação social através de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, que deverão ser realizadas em horários adequados; e

II - a publicidade dos eventos com ampla divulgação prévia das datas, horários e locais, por meio da imprensa e internet.

Art. 89. É parte integrante e indissociável desta Lei o Glossário constante do Anexo I.

Art. 90. Esta Lei entra em vigor na data de sua promulgação e publicação.

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

[1] Equipe Técnica Municipal – avaliar pertinência e viabilidade.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

ANEXO ÚNICO - GLOSSÁRIO

ACESSIBILIDADE: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.
CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.
CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos de limitadores;
CICLORROTAS OU VIA COMPARTILHADA: trecho compartilha do com os demais veículos, sem segregação, em complementação às ciclovias e ciclofaixas.
CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.
FAIXA ou VIA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para os últimos.
HIERARQUIA VIÁRIA: classificação das vias municipais, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar;
INFRAESTRUTURA :vias e demais logradouros públicos; estacionamentos; terminais e estações; pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações.
LOGRADOURO PÚBLICO: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins.
MOBILIDADEURBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.
MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores.
MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.
MODOS DE TRANSPORTE ATIVO: modalidades que se utilizam do esforço humano.
PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.
VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635 e informe o código 10CF-AD8F-B13E-9635

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: 10CF-AD8F-B13E-9635

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

ROBSON CANTU (CPF 441.XXX.XXX-68) em 11/12/2024 11:38:31 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: AC Instituto Fenacon RFB G3 << AC Secretaria da Receita Federal do Brasil v4 << Autoridade Certificadora Raiz Brasileira v5 (Assinatura ICP-Brasil)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/10CF-AD8F-B13E-9635