



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

LEI Nº 11.518.

Autoria: Poder Executivo.

Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Maringá, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, no uso das atribuições legais, sanciono a seguinte

LEI:

TÍTULO I

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

Art. 2.º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 3.º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá:

- I - Lei Federal n. 10.257/2001, Estatuto da Cidade;
- II - Lei Federal n. 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução do CONTRAN n. 514/2014, que institui a Política Nacional de Trânsito;
- III - Lei Federal n. 10.098/2000, Lei da acessibilidade, e Decreto n. 5.296/2004, que a regulamenta;
- IV - Lei Federal n. 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;
- V - Norma Brasileira NBR n. 9.050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes;
- VI - Norma Regulamentadora Municipal n. 20.0001, que trata das calçadas do Município de Maringá e Lei Complementar Municipal n. 1.171/2019.

Art. 4.º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá é componente da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal.

Art. 5.º Os conceitos e as definições dos termos utilizados estão contidos no Glossário constante do Anexo I desta Lei.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 6.º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá se fundamenta nos seguintes princípios:

- I - sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;
- II - inclusão social;
- III - acessibilidade universal nas dimensões física e tarifária;
- IV - segurança nos deslocamentos e preservação da vida;
- V - gestão democrática e controle social;
- VI - fomento à pesquisa e estímulo à inovação.

Art. 7.º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá atende aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas – ONU, em especial:

- I - assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades;
- II - tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;
- III - tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

Art. 8.º São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá:

- I - promover a melhoria da mobilidade de pessoas e cargas no Município, considerando sua dimensão metropolitana;
- II - promover a acessibilidade universal nos espaços e equipamentos públicos;
- III - reduzir os acidentes e o número de vítimas do trânsito;
- IV - reduzir as emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais pelos veículos automotores;
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 9.º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá será implementada segundo as diretrizes:

I - integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo em âmbito municipal e metropolitano;

II - priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - equidade no uso do sistema viário;

IV - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

V - 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;

VI - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

TÍTULO II

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 10. O Plano de Mobilidade Urbana de Maringá - PlanMob Maringá é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como objetivos gerais:

I - orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestruturas da mobilidade em seu território;

II - nortear os investimentos públicos e privados na mobilidade urbana;

III - promover a melhoria contínua das infraestruturas, dos serviços, dos equipamentos e das instalações da mobilidade urbana;

IV - ampliar a participação do transporte coletivo e dos modos não motorizados no total de deslocamentos, promovendo uma divisão modal equilibrada e sustentável.

Art. 11. O PlanMob Maringá está estruturado nos seguintes eixos:

I - mobilidade a pé: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por pedestres e o espaço a eles destinado;

II - mobilidade por bicicleta: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por ciclistas e suas demandas espaciais;

III - transporte de passageiros: abrange o conjunto de deslocamentos realizados através dos serviços de transporte, em especial o transporte público coletivo;

IV - logística urbana: abrange o transporte de cargas e sua organização no meio urbano;

V - espaço e circulação: abrange as questões relativas à configuração e organização do sistema viário;

VI - segurança e educação para o trânsito: abrange as ações para a redução de acidentes e formação de comportamento seguro;

VII - gestão da mobilidade: abrange os aspectos de governança voltados à mobilidade no Município.

CAPÍTULO I

MOBILIDADE A PÉ

Art. 12. O Eixo Mobilidade a pé tem como objetivos:

I - ampliar o percentual dos deslocamentos pelo modo a pé em relação ao total de deslocamentos;

II - garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos a pé;

III - proporcionar a acessibilidade universal nas calçadas e travessias.

Art. 13. São programas do Eixo Mobilidade a pé:

- I - programa de regularização e qualificação de calçadas;
- II - programa de tratamento de travessias.

Parágrafo único. O mapa com a indicação da rede de caminhabilidade prioritária encontra-se no Anexo II.

Art. 14. No desenvolvimento dos programas e ações serão observados os seguintes preceitos:

- I - a garantia de infraestrutura de rotas acessíveis, contínuas, sinalizadas e seguras, incluindo a iluminação pública e a arborização;
- II - a construção, manutenção e uso das calçadas de acordo com a Lei Federal n. 13.146, de 6 de julho de 2015, e com a Norma Regulamentadora Municipal;
- III - as travessias e interseções de vias serão providas de:
 - a) ausência de obstáculos à acessibilidade e à visibilidade;
 - b) rampas de acessibilidade ou continuidade de nível, no caso de faixas elevadas de travessia, de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro-CTB e da Norma Regulamentadora Municipal;
 - c) sinalização horizontal e vertical de acordo com as definições do CONTRAN;
 - d) semáforos, com tempos e focos destinados aos pedestres e sinalização sonora adequada aos deficientes visuais.

Art. 15. O Poder Executivo definirá:

- I - os padrões para a construção e manutenção das calçadas;
- II - as calçadas prioritárias para regularização, podendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação destas, permanecendo as responsabilidades do proprietário do imóvel;
- III - as ações de fiscalização de adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

Art. 16. O Município poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ele estabelecidos.

Art. 17. A aprovação de projetos, a Certidão de Conclusão de Edificação e o licenciamento de atividades ficam condicionados à regularização das calçadas pelo proprietário, conforme padrão estabelecido pelo Poder Executivo.

CAPÍTULO II

MOBILIDADE POR BICICLETA

Art. 18. O Eixo Mobilidade por bicicleta tem como objetivos:

- I - ampliar o percentual dos deslocamentos por bicicleta em relação ao total de deslocamentos;
- II - consolidar a bicicleta como um modo de deslocamento no Município;
- III - garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos por bicicleta;
- IV - ampliar, complementar e melhorar a infraestrutura voltada para os ciclistas;
- V - integrar a bicicleta com os outros modos de deslocamento;
- VI - promover acessibilidade financeira ao serviço de transporte público através de uso compartilhado.

Art. 19. São programas do Eixo Mobilidade por bicicleta:

- I - programa de expansão da rede cicloviária;
- II - programa de consolidação da infraestrutura urbana voltada para os ciclistas;
- III - programa de incentivos fiscais e urbanísticos para o modo cicloviário.

Art. 20. O sistema cicloviário do Município de Maringá se comporá de:

I - rotas contínuas de vias cicláveis compostas de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas ou ciclorrotas, compondo a Rede Cicloviária Municipal;

II - paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços;

III - integração física e tarifária com o transporte coletivo e outros modos de deslocamento.

§ 1.º O mapa síntese com a indicação da rede cicloviária e equipamentos do sistema cicloviário se encontra nos Anexos III - A, B, C e D.

§ 2.º A rede mostrada no Anexo III – C extrapola a quilometragem prevista para o horizonte do Plano de Mobilidade Urbana no longo prazo, devendo ser revista e atualizada, em função dos recursos disponíveis e da capacidade de implantação ao longo do tempo.

Art. 21. No desenvolvimento dos programas e ações deverão ser observados:

I - as dimensões mínimas definidas no Manual Brasileiro de Sinalização – Volume VIII – Sinalização Cicloviária do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

II - o pavimento regular, impermeável e antiderrapante;

III - a redução das interferências e conflitos com o tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;

IV - a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

Art. 22. O Município avaliará a viabilidade de:

I - construir rotas cicloviárias distritais e intermunicipais;

II - promover a integração tarifária, com desconto na tarifa do transporte coletivo para os ciclistas que utilizarem os bicicletários previstos para os terminais;

III - promover a integração tarifária do sistema de bicicleta compartilhada com o sistema de transporte público coletivo municipal e metropolitano;

IV - adequar a frota do transporte coletivo para comportar o embarque de, no mínimo, duas bicicletas por ônibus;

V - incentivo à iniciativa privada para disponibilização de seguro popular para roubos, furtos, falhas mecânicas e acidentes.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 23. O Eixo Transporte de passageiros tem como objetivos em relação ao transporte público coletivo:

I - ampliar o percentual dos deslocamentos pelo transporte público coletivo em relação ao total de deslocamentos;

II - priorizar a circulação do transporte público coletivo no sistema viário, reduzindo os tempos de viagem;

III - ampliar o serviço e melhorar a qualidade, o conforto, a confiabilidade e a acessibilidade e a segurança dos deslocamentos por transporte público coletivo;

IV - promover a acessibilidade financeira ao serviço de transporte coletivo através da modicidade tarifária com vistas à transição para a tarifa zero;

V - melhorar a satisfação dos usuários do transporte público coletivo.

Art. 24. São programas do Eixo Transporte de passageiros:

- I - programa de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS;
- II - programa de alterações operacionais para melhoria do serviço;
- III - programa de subsídio, redução tarifária e transição para a tarifa zero;
- IV - programa de gestão de acesso à informação;
- V - programa de integração modal;
- VI - programa de revisão do sistema e sua integração com o sistema metropolitano.

Art. 25. No desenvolvimento dos programas e ações, devem ser observados os seguintes preceitos:

- I - o Sistema de Transporte Coletivo de Maringá deve integrar, através de suas linhas, a sede internamente e em relação aos distritos e às áreas rurais;
- II - nos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo, serão garantidos:
 - a) sinalização, iluminação e informações adequadas;
 - b) abrigos e calçamento no entorno dos pontos de embarque.
- III - acessibilidade universal, em conformidade com a Lei n. 13.146/2015 e a Norma Regulamentadora Municipal;
- IV - será disponibilizado sistema de atendimento às reclamações dos usuários e de informações sobre itinerários e horários das linhas, através de múltiplas formas, incluindo aplicativo para disponibilização de informações em tempo real aos usuários do transporte coletivo.

Parágrafo único. O padrão dos pontos de embarque e desembarque deve ser definido pelo Poder Executivo e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

Art. 26. O Poder Executivo avaliará as seguintes medidas operacionais:

- I - criação de linhas para ampliar o atendimento;
- II - implantação de faixas e corredores exclusivos nas vias com maior circulação de linhas do transporte coletivo para redução dos tempos de viagem;
- III - mecanismos para a integração modal física e tarifária com os demais modos;
- IV - implantação de serviço de transporte público coletivo sob demanda.

Art. 27. Serão elaborados estudos de fontes extra tarifárias para o subsídio ao serviço de transporte público coletivo visando à melhoria da qualidade do serviço, à substituição das fontes de energia não renováveis, ao aumento da oferta e à redução tarifária.

Art. 28. Para a revisão do sistema de transporte coletivo, serão consideradas:

- I - a compatibilização com sistema metropolitano por meio de remodelagem simultânea da rede de ambos os serviços;
- II - a remuneração do serviço de forma a proporcionar tarifas subsidiadas;
- III - a definição de frota com acessibilidade com desenho universal (piso baixo) e veículos com maior eficiência energética.

Art. 29. No planejamento do transporte coletivo, serão incorporados os seguintes preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS como estratégia de desenvolvimento urbano:

- I - promover o adensamento urbano ao longo dos corredores do transporte coletivo;

II - promover o uso do solo misto, aproximando as funções de moradia, serviços, emprego e lazer, principalmente ao longo dos corredores de transporte coletivo;

III - atuar contra a ociosidade de imóveis e terrenos adjacentes ou próximos às rotas de transporte coletivo;

IV - promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda dos moradores;

V - incentivar centralidades e fachadas ativas que confirmam atratividade à rua, contribuindo para a movimentação de pessoas e, conseqüentemente, para a segurança pública;

VI - adotar medidas de desestímulo ao transporte individual motorizado e incentivo ao transporte ativo;

VII - promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda.

CAPÍTULO IV

LOGÍSTICA URBANA

Art. 30. O Eixo Logística Urbana tem como objetivos:

I - racionalizar a distribuição de cargas urbanas e ampliar suas modalidades;

II - reduzir os impactos negativos do transporte de cargas no meio urbano;

III - garantir a segurança e a eficiência nas operações de cargas urbanas.

Art. 31. São programas do Eixo Logística urbana:

I - programa de reorganização do meio físico para a logística urbana;

II - programa de novos parâmetros de circulação e operação de carga e descarga;

III - programa de expansão da área com restrição de circulação de caminhões;

IV - programa de fiscalização e gestão da logística municipal.

Art. 32. No desenvolvimento dos programas e ações, serão consideradas medidas para:

I - implantar percurso rodoviário apropriado para o fluxo de carretas e caminhões (Contorno Metropolitano Sul), consolidando a Av. Prefeito Sincler Sambatti como via urbana;

II - estimular a criação de centros de distribuição intermodal no aeroporto e nos eixos ferroviários e rodoviários;

III - exigir a internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e para aprovação de projetos de novos empreendimentos;

IV - implantar micro terminais urbanos de distribuição de carga para o consumidor final, com estímulo ao transporte por veículos de menor porte, compatíveis com o volume da carga;

V - instalar pontos de entrega e coleta de mercadorias, incluindo vagas para motofretes;

VI - revisar as políticas de controle de circulação e operações de carga e descarga nas vias do Município;

VII - estabelecer critérios de acordo com a demanda e padrão de sinalização para a implantação de vagas destinadas às operações de carga e descarga;

VIII - ampliar a área com restrição de veículos de grande porte nas vias urbanas;

IX - instalar dispositivos de fiscalização eletrônica nas principais interseções que dão acesso para à área que tem restrição de trânsito de caminhões;

X - utilizar instrumentos tecnológicos para ordenar e racionalizar as operações de carga e descarga nos logradouros públicos.

Parágrafo único. O mapa com a indicação das intervenções espaciais para a logística urbana se encontra no Anexo V.

CAPÍTULO V

ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

Art. 33. O Eixo Espaço e Circulação tem como objetivos:

I - reduzir a participação relativa do transporte individual motorizado no número total de viagens;

II - desenvolver espaços de circulação adequados à priorização dos modos não motorizados e coletivos;

III - ampliar a utilização de sistemas inteligentes para gestão e fiscalização do trânsito;

IV - promover a equidade no uso do sistema viário;

V - incentivar a utilização de novas tecnologias para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais.

Art. 34. São programas do Eixo Espaço e Circulação:

I - programa de melhorias no sistema viário;

II - programa de disciplinamento do tráfego motorizado;

III - programa de melhorias na circulação;

IV - programa de sinalização semafórica;

V - programa de estacionamento;

VI - programa de hierarquização viária;

VII - programa de carros elétricos.

Art. 35. O sistema viário municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

I - vias locais: destinadas ao acesso local ou a áreas restritas;

II - vias coletoras: vias com função de conectar as vias arteriais e as vias locais, possibilitando o trânsito dentro de regiões da cidade;

III - vias arteriais: vias estruturantes que conectam as regiões da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais;

IV - vias de trânsito rápido: vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Parágrafo único. No Anexo V, encontra-se o mapa com a hierarquização viária e, no Anexo VI, o quadro com as características de cada tipo de via.

Art. 36. O Poder Executivo estabelecerá em Lei as características geométricas das vias.

Art. 37. Serão considerados Polos Geradores de Tráfego os empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de deslocamentos de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária.

Art. 38. No processo de licenciamento de edificações e atividades classificadas como Pólos Geradores de Tráfego, é condição prévia:

I - o licenciamento urbanístico pelo Município;

II - a aprovação do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;

III - a mitigação ou compensação dos impactos previstos.

Art. 39. O Poder Executivo:

- I - estabelecerá, em até 90 (noventa) dias, os critérios para a definição dos empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego;
- II - definirá o modelo e conteúdo do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;
- III - estabelecerá o monitoramento após a implantação e funcionamento do empreendimento, podendo o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras.

Art. 40. Serão elaborados estudos e projetos para:

- I - a implementação de Ruas Completas, contemplando:
 - a) as necessidades de pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, idosos e crianças, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e motoristas;
 - b) estímulo ao uso não residencial nos pavimentos no nível do logradouro em interface com a calçada, promovendo a fachada ativa;
 - c) incentivo a aberturas de passagens peatonais nos meios de quadra por empreendimentos comerciais, no estilo galeria;
 - d) conexão de praças e parques;
 - e) seleção de ruas de interesse social de permanência e convivência para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana;
- II - implantação de obras viárias para a melhoria e complementação da articulação viária do Município.

Art. 41. Deverá ser elaborado plano de ações para a ampliação e modernização da sinalização semaforica, considerando:

- I - a expansão da abrangência do sistema centralizado de controle de semáforos;
- II - a inclusão de Circuito Fechado de Televisão – CFTV e Painéis de Mensagem Variável – PMV's;
- III - as alterações de circulação para maior eficiência dos semáforos, redistribuindo os tempos semaforicos para atendimento adequado aos pedestres, ciclistas e transporte coletivo preferencialmente e aos demais fluxos veiculares.

Art. 42. O Poder Executivo estabelecerá a política de estacionamentos públicos, considerando:

- I - ampliação do sistema de estacionamento rotativo e revisão dos tempos de permanência, considerando as demandas locais, o tipo de uso do solo e o grau de rotatividade no uso das vagas;
- II - estabelecimento de política de preço coerente com os preços dos outros modos e serviços;
- III - avaliação da necessidade de vagas exclusivas para carga e descarga, veículos oficiais, ambulâncias e outros usos;
- IV - investimento na informatização do estacionamento rotativo;
- V - estudo de viabilidade de construção e gestão pública de estacionamentos para possibilitar a integração modal com o transporte público coletivo.

Art. 43. Para atendimento e estímulo à utilização de carros elétricos, ou outras tecnologias sustentáveis, o Município deverá prever ações como:

- I - incentivar a criação de sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte, com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados;
- II - incentivar a criação de vagas exclusivas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados;

III - incluir no código de obras a previsão de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo;

IV - planejar a substituição gradativa dos veículos dos sistemas táxi e transporte coletivo por carros movidos a energia elétrica, integral ou híbrida em prazo exequível;

V - substituir gradativamente a frota do Município por veículos elétricos.

CAPÍTULO VI

SEGURANÇA E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 44. O Eixo Segurança e Educação para o Trânsito tem como objetivos:

I - reduzir a zero os acidentes e as vítimas do trânsito;

II - promover uma cultura voltada para a mobilidade sustentável;

III - estimular o comportamento seguro na mobilidade urbana.

Art. 45. São programas do Eixo Segurança e Educação para o Trânsito:

I - programa de segurança para o trânsito;

II - programa de educação para o trânsito.

Art. 46. São ações a serem consideradas para aumentar a segurança do trânsito:

I - reduzir a velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60Km/h para 50Km/h;

II - estipular a velocidade regulamentada nas vias locais e compartilhadas para 30Km/h;

III - aumentar o controle e a fiscalização das velocidades praticadas por meio de fiscalização eletrônica;

IV - hierarquizar as vias por probabilidade de ocorrência de acidentes;

V - estabelecer "Zonas 30", definindo áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h, com tratamento urbanístico que induza a prática de baixas velocidades.

Art. 47. O estabelecimento de um programa de educação para o trânsito considerará as seguintes ações, entre outras:

I - estruturar uma política pública de educação para o trânsito;

II - planejar e realizar campanhas temáticas de educação para o trânsito;

III - planejar e implementar política educacional permanente de educação para o trânsito na rede de ensino pública e particular.

CAPÍTULO VII

GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 48. O Eixo Gestão da Mobilidade tem como objetivos:

I - utilizar as tecnologias disponíveis para a eficiência e eficácia na gestão da mobilidade urbana;

II - incentivar ao aprimoramento técnico e tecnológico;

III - promover a integração metropolitana.

Art. 49. São programas do Eixo Gestão da Mobilidade:

I - Programa de Aprimoramento Tecnológico;

II - Programa de Capacitação da Gestão;

III - Programa de Políticas Multi-Institucionais.

Art. 50. O aprimoramento tecnológico da gestão da mobilidade urbana deverá considerar as seguintes ações:

I - implantar Central Integrada de Mobilidade Urbana, onde deverão se concentrar informações de acontecimentos em tempo real;

II - elaborar plataforma única concentrando todos os serviços de mobilidade e facilitando as integrações modais, aplicando-se o conceito de Mobilidade como Serviço.

Art. 51. A capacitação da gestão deverá prever, entre outras ações, o treinamento das equipes municipais para aplicar as atividades de gestão e operação por meio das novas tecnologias.

Art. 52. As políticas institucionais devem se estruturar para:

I - incentivar a mobilidade corporativa e solidária para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação, com a implantação de rota solidária;

II - organizar fóruns de discussão para incluir associações e entidades do Município no diálogo sobre a mobilidade urbana no contexto local;

III - ampliar a articulação entre as esferas de governo incidentes sobre o território municipal;

IV - estabelecer a lógica de formação e troca de experiências permanente entre as equipes municipais, metropolitanas e estadual, com a finalidade de fortalecer o gerenciamento dos sistemas de mobilidade nas respectivas escalas;

V - implantar sistema de Informações da Mobilidade da Região Metropolitana de Maringá, contemplando informações metropolitanas e de cada um dos sistemas municipais;

VI - incentivar a municipalização da gestão do trânsito nos demais municípios da Região Metropolitana de Maringá por meio da elaboração de manuais de procedimentos, seminários, convênios de colaboração técnica e demais instrumentos que possam ser indutores do processo;

VII - apoiar os municípios para elaboração de projetos de integração de sistemas e modos de transporte municipais com o transporte público municipal e metropolitano.

CAPÍTULO VIII

SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA

Art. 53. Constituem objetivos relativos ao monitoramento, à avaliação e à revisão do PlanMob Maringá:

I - acompanhar a evolução da implementação das ações do Plano de Mobilidade;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada programa;

III - promover o planejamento continuado e a melhoria contínua da mobilidade urbana;

IV - garantir a transparência das ações e dos programas, por meio da divulgação dos dados obtidos com o monitoramento e a avaliação;

V - ampliar a divulgação de informações referentes à mobilidade urbana.

Art. 54. Para o atendimento dos objetivos estratégicos do PlanMob Maringá, serão estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo compatíveis com os Planos Plurianuais-PPA:

I - curto prazo: 2022 – 2025;

II - médio prazo: 2026 – 2029;

III - longo prazo: 2030 – 2033.

Parágrafo único. No Anexo VII, encontra-se o plano de ações de curto, médio e longo prazo.

Art. 55. O Poder Executivo viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do PlanMob, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

- I - recursos do orçamento municipal, estadual e federal;
- II - parcerias público privadas – PPP;
- III - concessões onerosas;
- IV - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada;
- V - financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais.

Art. 56. O monitoramento do PlanMob Maringá será realizado através de um conjunto de indicadores de desempenho, apurados anualmente pelo órgão municipal responsável pela política de mobilidade urbana e divulgados em página eletrônica.

Art. 57. O Observatório Municipal da Mobilidade Urbana será a instância formada pelo poder público e sociedade civil para o acompanhamento da implementação do plano de mobilidade e seus resultados, tendo como objetivos:

- I - definir, rever e produzir os indicadores para o monitoramento e avaliação do PlanMob;
- II - consolidar o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- III - permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre a mobilidade urbana municipal;
- IV - incentivar a produção de conhecimento sobre a realidade do município pelas universidades e instituições de pesquisa;
- V - auxiliar os gestores municipais na tomada de decisões e na definição de prioridades;
- VI - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob;
- VII - possibilitar a capacitação de agentes públicos e de organizações sociais quanto ao conhecimento e avaliação da realidade municipal;
- VIII - publicar o balanço anual dos indicadores e metas;
- IX - elaborar e aprovar seu Regimento Interno.

Parágrafo único. O Poder Executivo instituirá o Observatório Municipal da Mobilidade Urbana e definirá sua composição e funcionamento.

Art. 58. O PlanMob Maringá passará por revisões periódicas em período não superior a dez anos.

§ 1.º As revisões periódicas serão precedidas de diagnóstico, contemplando a análise dos modos, serviços, equipamentos e infraestruturas da mobilidade urbana em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos.

§ 2.º As revisões periódicas deverão contar com ampla participação da sociedade em Conferência Municipal.

TÍTULO III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 59. Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Maringá, o Poder Executivo deverá realizar, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da publicação desta Lei:

- I - o detalhamento dos programas e ações;
- II - a definição das metas e dos indicadores de desempenho.

Art. 60. São partes integrantes desta Lei:

- I - ANEXO I – Glossário;
- II - ANEXO II – Mapa da Rede de Caminhabilidade Prioritária;
- III - ANEXO III – Mapa Síntese da Rede Ciclovária e Equipamentos do Sistema Ciclovário;
- IV - ANEXO IV – Mapa das Intervenções Espaciais para a Logística Urbana;
- V - ANEXO V – Mapa da Hierarquia Viária;
- VI - ANEXO VI – Quadro de Características Viárias;
- VII - ANEXO VII – Plano de Ações e Investimentos.

Art. 61. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 62. Revogam-se as disposições em contrário.

Paço Municipal, 14 de setembro de 2022.



Documento assinado eletronicamente por **Domingos Trevizan Filho, Chefe de Gabinete**, em 15/09/2022, às 13:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal**, em 16/09/2022, às 14:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0730003** e o código CRC **07CB12D3**.

ANEXO I

GLOSSÁRIO

ACESSIBILIDADE: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.

ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilita a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado.

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 delimitadores;

CICLORROTAS OU VIA COMPARTILHADA: trecho compartilhado 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.

DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins.

DOTS: DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL: metodologia de planejamento de transportes integrado ao desenvolvimento urbano.

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.

LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins.

MOBILIDADE URBANA: 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.

MOBILIDADE COMO SERVIÇO (Mobility as a Service – MaaS): modelo de oferta, gestão e integração de modos e serviços de transportes com utilização de plataforma digital de programação e pagamento de viagens, permitindo composição de trajetos, modais e formas de pagamento.

MOBILIDADE CORPORATIVA: estratégias adotadas pelas empresas para reduzir a necessidade de viagens individuais motorizadas DE SEUS EMPREGADOS,

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.

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;

POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA: organização e coordenação dos componentes do sistema de mobilidade urbana de forma a cumprir os princípios e atingir os objetivos definidos.

POLÍTICA DE PREÇO ou Política Tarifária: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos.

RUAS COMPLETAS: soluções de desenho urbano para atendimento aos diversos tipos de usuários de uma via com segurança e com prioridade para os modos não motorizados.

SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

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;

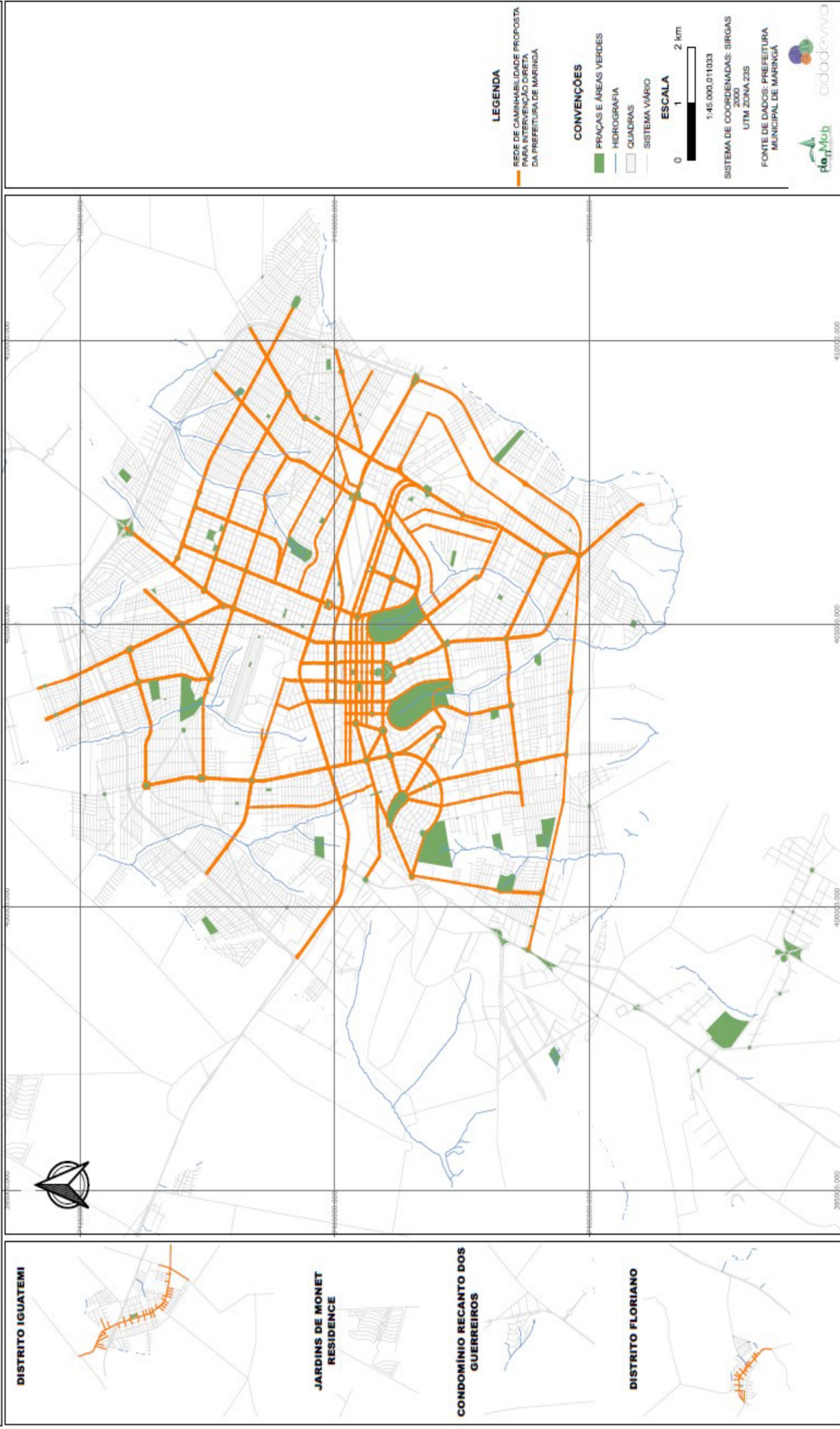
TRANSPORTE URBANO: modos motorizados e não motorizados de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada.

TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos;

VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.

REDE DE CAMINHABILIDADE PROPOSTA - INTERVENÇÃO DIRETA DA PREFEITURA | MARINGÁ



REDE CICLOVIÁRIA - CURTO PRAZO | MARINGÁ



REDE CICLOVIÁRIA - MÉDIO PRAZO | MARINGÁ



DISTRITO IGUATEMI



JARDINS DE MONET
RESIDENCE



CONDOMÍNIO RECANTO DOS
GUERREIROS



DISTRITO FLORIANO



LEGENDA

- CICLOVIAS / CICLOFAIXAS
- EXISTENTE
- IMPLANTAÇÃO EM CURTO PRAZO
- IMPLANTAÇÃO EM MÉDIO PRAZO

CONVENÇÕES

- FRAÇAS E ÁREAS VERDES
- QUADRAS
- SISTEMA VIÁRIO
- HIDROGRAFIA



1:45.000,011033
SISTEMA DE COORDENADAS: SIRGAS
2000
UTM ZONA 23S

FONTE DE DADOS: PREFEITURA
MUNICIPAL DE MARINGÁ



ANEXO III C - MAPA DA REDE CICLOVIÁRIA PROPOSTA PARA O LONGO PRAZO

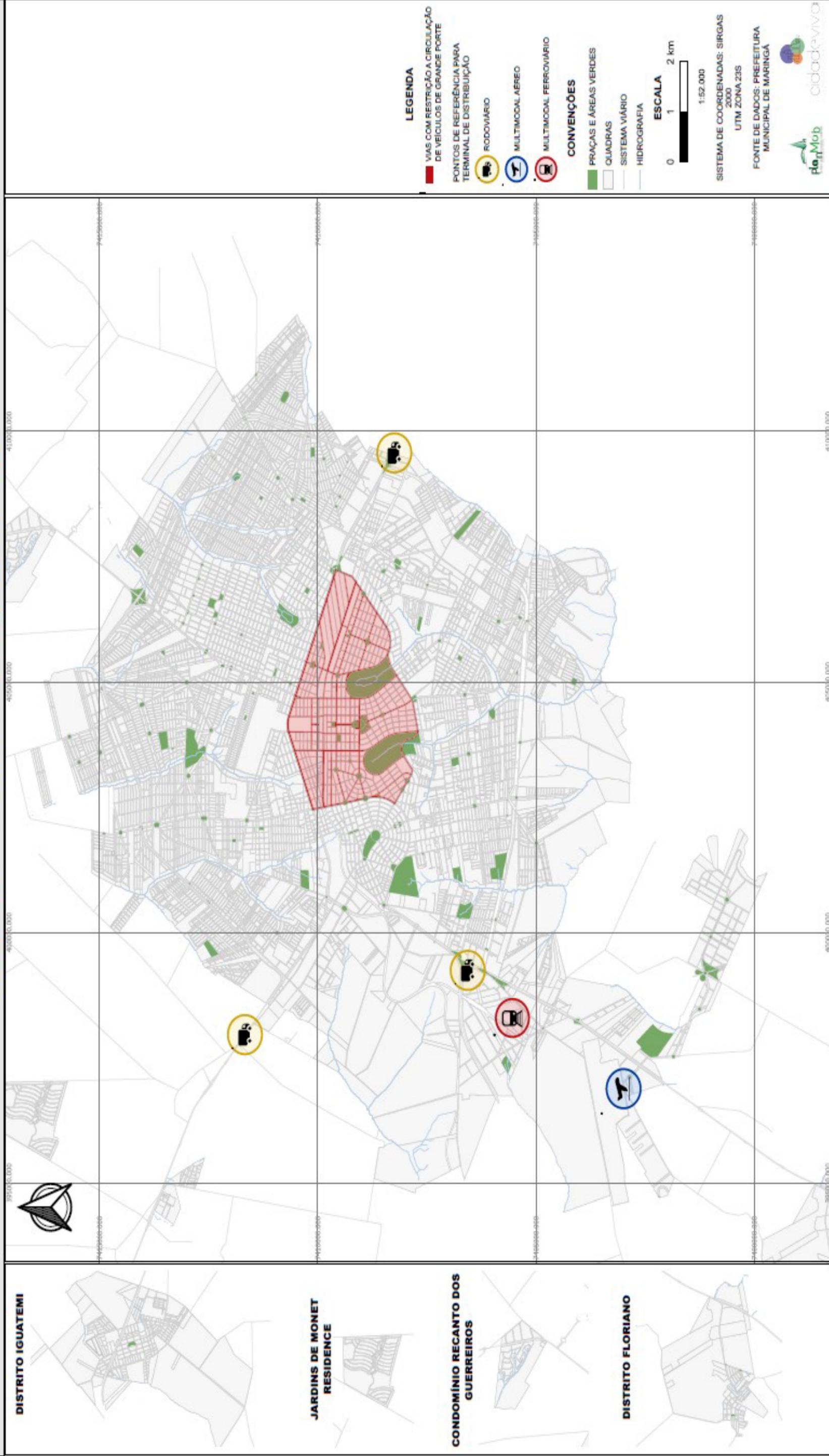
REDE CICLOVIÁRIA - LONGO PRAZO | MARINGÁ



SÍNTESE DA REDE CICLOVIÁRIA PROPOSTA E EQUIPAMENTOS DE INFRAESTRUTURA PARA O SISTEMA CICLÁVEL - MARINGÁ



INTERVENÇÕES ESPACIAIS PROPOSTAS PARA A GESTÃO PÚBLICA DA LOGÍSTICA URBANA| MARINGÁ



HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PROPOSTA | MARINGÁ



HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PROPOSTA

- LEGENDA**
- CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA**
- Rodovia
 - Via de trânsito rápido
 - Via Arterial
 - Via Coletora
 - Via Interna
 - Via Local
 - Via Rural

- CONVENÇÕES**
- PRAÇAS E ÁREAS VERDES
 - QUADRIAS
 - HIDROGRAFIA



SISTEMA DE COORDENADAS: SIRGAS 2000
UTM ZONA 23S
FONTE DE DADOS: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ



QUADRO DE CARACTERÍSTICAS VIÁRIAS

	VIAS LOCAIS	VIAS COLETORAS	VIAS ARTERIAIS	VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO
Atividades Predominantes	caminhada a pé, acesso de veículos, entrega de mercadorias, serviços aos domicílios, veículos lentos em movimento	movimento veiculares no início e final das viagens, parada de coletivos	tráfego para vias expressas, operação de coletivos, trajetos de média/curta distância	veículos em movimento rápido, trajetos de longa distância
Tráfego Local	comum (função essencial)	médio	pequeno	quase inexistente
Tráfego Passagem	quase inexistente	acesso a região	comum (de média distância)	comum (de longa distância)
Estacionamento de Veículos	permitido (exceto em locais inseguros)	permitido e muito utilizado	restrito (em função das condições de tráfego)	proibido (proporcionado em vias do entorno)
Movimento de veículos Pesados	permitido para entregas e serviços	regulamentação de atividades de entrega e serviços e de percurso	regulamentação por percurso	permitido (função importante para distribuição e tráfego)
Acesso Veicular ao Uso do Solo	permitido (função essencial) interseções frequentes	disciplinado (locais seguros), interseções frequentes com movimentos permitidos	restrito e protegido (para polos geradores) interseções espaçadas ou com proibição de movimentos (vias divididas)	proibido (proporcionado em vias do entorno), acesso controlado por ramais bem espaçados
Movimento de Pedestres	livre com cruzamentos aleatórios	controlado em faixas de pedestres	protegido e canalizado (interferência mínima no tráfego)	segregação total (com separação de níveis)
Regulamentação de Velocidades	limite de 20 a 30 km/h (pequenos raios de curvatura e obstáculos eventuais)	limite de 40 a 50 km/h (raios de curvatura moderados e obstáculos em situações extremas)	limite de 50 km/h (sem raios de curvatura reduzidos e obstáculos para controle de velocidades)	limite superior a 80 km/h (exceto onde a geometria for desfavorável)
Características da Via	pistas simples sem divisão com faixas de rolamento estreitas ou estacionamento permitido	pistas simples ou separadores simples, faixas comuns (> 3,00 m), estacionamento permitido (2,00 m a 2,50 m)	pistas separadas com canteiro largo, faixas largas e baias de conversão (função da maior velocidade)	múltiplas pistas, separadas por canteiro central, faixas largas (3,60 m), acostamentos ou baias laterais, vias auxiliares de transição e ramais de acesso e egresso

ANEXO VII

PLANO DE AÇÕES

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031	
Regularização e qualificação de calçadas	Estabelecimento de padronização de calçada a ser seguida em Maringá, levando em conta a NBR-9050 e legislação em vigor e elaboração de cartilha para utilização pelo poder público, iniciativa privada e população em geral				
	Exigência do padrão municipal de calçadas para aprovação de novas edificações e novos empreendimentos imobiliários, incluindo áreas de expansão urbana.				
	Estruturação do poder público para analisar o projeto das calçadas, garantindo o atendimento da NRM 20.001 na íntegra				
	Execução e manutenção para adequação de calçadas pela Prefeitura de Maringá, em conformidade com o padrão estabelecido pela SEMOB, incluindo rede de caminhabilidade em Iguatemi e Floriano. (437.304,24 m - largura média de 2,40 m e rampa de acessibilidade a cada 100 m.)				
	Adequação da iluminação pública dos trechos intervindos pelo poder público municipal				
	Arborização dos trechos intervindos pelo poder público municipal para sombreamento diurno				
	INCLUÍDO NO PROGRAMA DE SEGURANÇA				
	Implantação de rede contínua de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, incluindo estudar a viabilidade de construção de rotas cicloviárias distritais e intermunicipais, principalmente ligando Maringá a Mandaguacu, passando por Iguatemi (150 km)				
	Reforma das ciclovias com fechamento de aberturas de canteiro central (retornos) e/ou proibição de retorno à esquerda, principalmente na ciclovia da Av. Mandacaru (20 locais de 30 m ² + sinalização horizontal e vertical para mudanças de circulação)				
	Desenvolvimento de um modelo de paraciclo próprio do município, seguindo uma identidade visual do sistema ciclável de Maringá				
Expansão da rede cicloviária	Implantação de paraciclos nas vias do hipercentro de Maringá (Rua Santos Dumont; Rua Néo Aves Martins; Rua Vereador Basílio Sautchuk; Rua Piratininga; Rua Saldanha Marinho; Rua José Clemente; Rua Mal. Deodoro; Rua Campos Sales; Rua Mal. Floriano Peixoto; Rua Francisco Glicério; Rua Rui Barbosa)				
	Implantação de paraciclos no entorno das 55 escolas municipais distribuídas pela cidade (55 conjuntos de 10)				
	Implantação de paraciclos no entorno das 66 CMEIs distribuídas pela cidade (66 conjuntos de 5)				
	Implantação de paraciclos no entorno das 35 escolas estaduais distribuídas pela cidade (35 conjuntos de 10)				
	Implantação de paraciclos no entorno das 57 UBS distribuídas pela cidade (57 conjuntos de 5)				
	Implantação de bicicletário no Terminal Intermodal Urbano de Maringá (100m ²)				
	Implantação de bicicletário nos 3 terminais da Av. Morangueira e Av. Kakogawa (100 m ² cada um)				
	Implantação de bicicletário nos shoppings Catuaí, Cidade Maringá e Mandacaru Boulevard (100m ² cada um)				
	Implantação de bicicletário na Universidade Estadual de Maringá (100 m ²)				
	Implantação de bicicletário nas indústrias (arbitrado 20 indústrias como meta, 50 m ² cada)				
Consolidação de infraestrutura urbana para ciclistas	Implantação de bicicletário nos supermercados (arbitrado 20 supermercados como meta, 50 m ² cada)				
	Implantação de bicicletário no hospital municipal e nas 2 UPAS (50 m ²)				
	Implantação de bicicletário nos hospitais (arbitrado 20 hospitais, 50 m ² cada)				
	Implantação de bicicletário na rodoviária (50 m ²)				
	Implantação de bicicletário no Estádio (100 m ²)				
	Implantação de bicicletário na Catedral (100 m ²)				
	Implantar ponto de apoio nos bicicletários, incluindo, conforme possibilidade: vestiários feminino e masculino contando com duchas individuais; escaninhos; ferramentas para manutenção básica da bicicleta; bombas de calibrar pneus				
	Desenvolvimento de Aplicativo com cadastro de mecânicos, indicação de melhor rota, a pé e em bicicleta, até os mais próximos				
	Implantação de Central de socorro específica para falhas mecânicas e pequenos acidentes				
	Implantação de sistema de bicicletas compartilhadas, com estações distribuídas pelo hipercentro de Maringá e proximidades dos principais corredores, gradualmente expandidas para o interior dos bairros				
Incentivos fiscais e	Promover a integração tarifária, com desconto na tarifa do transporte coletivo para os ciclistas que utilizarem os bicicletários				

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031
urbanísticos	previstos para os terminais			
	Integração do sistema de bicicleta compartilhada com o sistema de transporte público coletivo (municipal e metropolitana)			
Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável	Adequação da frota para que duas bicicletas por ônibus possam embarcar			
	Disponibilização de um seguro popular para roubos, furtos, falhas mecânicas e acidentes			
	Incorporação do DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável) como estratégia de planejamento na revisão do Plano Diretor			
	Adensamento da ocupação do solo associada ao aprimoramento do transporte público coletivo nos seguintes corredores: Av. Morangueira; Av. Kakogawa; Av. São Paulo / Av. Senador Petrônio Portela; Av. Cerro Azul / Av. Itororó; Av. Mandacaru / Av. Humaitá; Av. Tuiuti; Av. Guaiapó; Av. Dr. Gastão Vidigal; Av. Arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha; Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff. Criação e implantação de corredores exclusivos para o transporte público coletivo na Av. Mandacaru, Av. Morangueira e Av. Tuiuti. (15 km – incluindo geometria, sinalização horizontal, vertical e semafórica, ajustes de drenagem e melhoria das calçadas e dos pontos de embarque e desembarque)			
Gestão e acesso à informação	Aprimoramento/criação de aplicativo para disponibilização de informações em tempo real aos usuários e à SEMOB			
Alterações operacionais para melhoria do serviço	Criação de linha para atender a demanda entre o Distrito Industrial e região nordeste do município			
	Criação de linhas alimentadoras entre os terminais nas praças Ouro Preto, Emílio Fajardo Espejo e Megumu Tanaka e áreas residenciais ao redor.			
Integração modal	Criação de serviço público de transporte sob demanda			
	Estruturação de mecanismos para fomentar a integração modal física e tarifária (caso não seja estabelecido o serviço gratuito)			
Subsídio tarifário	Redução progressiva e contínua da tarifa pública do transporte coletivo, com vistas à Tarifa Zero			
	Realização de estudo de compatibilização com sistema metropolitano por meio de remodelagem simultânea da rede de ambos serviços			
Revisão do sistema e sua integração com o sistema metropolitano para próximo Edital de Concessão	Estudo para estabelecimento de sistema de remuneração do serviço de forma a proporcionar tarifas subsidiadas ou, idealmente, gratuita (Tarifa Zero)			
	Estudo para adequação da frota: troca dos veículos atuais por veículos com chassi de piso baixo e tecnologia veicular com maior eficiência energética e maior segurança nos deslocamentos rodoviários.			
Reorganização do meio físico para a logística urbana compatível com a mobilidade	Abertura de percurso rodoviário apropriado para o fluxo de carretas e caminhões (Contorno Metropolitano Sul), consolidando a Av. Prefeito Sincler Sambatti como via urbana			
	Estímulo à criação de centros de distribuição intermodal no aeroporto e em estação ferroviária			
	Estímulo à criação de centros de distribuição nos eixos rodoviários, especialmente em áreas não adensadas			
	Gestão do uso e ocupação do solo urbano por meio do Plano Diretor e leis complementares, de forma a promover a reserva de áreas nestes locais para a finalidade logística de modo a combater o <i>logistics sprawl</i>			
	Exigência de internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e nos shopping centers, incluindo, além das vagas, áreas de manobras, filas de espera e áreas de armazenamento			
	Implantação de microterminais urbanos de distribuição de carga para o consumidor final, principalmente aqueles referentes a compras on-line, que cresceram bastante ao longo da pandemia			
	Exigência de áreas internas para operações logísticas para aprovação de projeto dos novos empreendimentos			
	Estímulo a um sistema capilar organizado que organize as entregas ao consumidor final com o estímulo de transporte por veículos compatíveis com o volume da carga.			
	Instalação de pontos de entrega/coleta de mercadorias			
	Ampliar a restrição de veículos de grande porte em toda a área urbana interior à Av. Prefeito Sincler Sambatti e Contorno Norte (10 placas de 3m ² em pórtico)			
Novos parâmetros de circulação e operação de carga e descarga	Revisão das políticas de controle de circulação e carga/descarga nas vias do município			
	Criação de códigos identificadores das vagas disponíveis em logradouro público e estabelecimentos com demanda de carga e descarga servidos por cada uma delas.			
Expansão da área com	Criação de aplicativo de reserva de horário, com identificação do veículo e estabelecimento ao qual o serviço se destina, bem como disponibilizando-se informações como os horários disponíveis para a vaga desejada, ou vagas disponíveis no momento da busca.			
	Atualização da sinalização das vagas de carga e descarga (54 vagas – 2 placas + pintura de solo e legenda)			
Ampliação da área de restrição de circulação de veículos de grande porte para o polígono: Av. Colombo, interseção com Av. Tuiuti				

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031
restrição de circulação de caminhões	à Av. Mandacaru Av. 19 de dezembro; Av. 19 de Dezembro / Av. Dr. Luiz Teixeira Mendes até Av. Euclides da Cunha; Avenida Euclides da Cunha / Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira / Av. Laguna / Av. Tuiuti, fechando o polígono na Av. Colombo (10 placas 3 m² com braço projetado)			
	Fiscalização e gestão da logística municipal			
Sistema viário	Instalação de dispositivos de fiscalização eletrônica nas principais interseções que dão acesso para à área com restrição de trânsito de caminhões (10 locais – 40 faixas – 60 meses)			
	Tratamento da Av. Prefeito Sincler Sambatti como via urbana (12 km – duplicação, geometria, sinalização vertical, horizontal e semafórica, travessias, calçadas)			
	Implantação de Ruas Completas: zoneamento que induza maior adensamento nas vias arteriais convertidas em corredores exclusivos de transporte público coletivo, e menor adensamento quanto mais distante desses eixos			
	Implantação de Ruas Completas: estímulo ao uso não residencial nos pavimentos do nível do logradouro em interface com a calçada, promovendo a fachada ativa			
	Implantação de Ruas Completas: Incentivo a aberturas de passagens peatonais nos meios de quadra por empreendimentos comerciais no estilo galeria			
	Ruas Completas: definição de conexão de praças e parques			
	Ruas Completas: Seleção de RUAS COMPLETAS DE INTERESSE SOCIAL DE PERMANÊNCIA E CONVIVÊNCIA para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana.			
	Qualificação das vias distritais: estudos de viabilidade, projetos e execução de vias pavimentadas ligando os distritos de Iguatemi e São Domingos ao Distrito Sede de Maringá, de forma a separar o fluxo municipal rodoviário, criando-se um caminho paralelo à BR-376 (cerca de 9,6 km de implantação de via)			
	Qualificação das vias distritais: Pavimentação das vias de ligação entre os distritos, especialmente a que liga o distrito de Iguatemi ao município de Paiçandu e Estrada Pitanga. (12 km de pavimentação)			
	Desestímulo ao uso em todo o centro expandido de Maringá mediante a cobrança de taxas custos gerenciais de permanência (estacionamento) e de passagem (pedágio urbano por radar)			
Disciplinamento do tráfego motorizado	Diminuição de espaços de Estacionamento nas Vias Públicas, utilizando este espaço para Outros Modais (priorizar parklets, paraciclos, carga e descarga, pontos de embarque e desembarque, entre outros, como política pública e prática de estacionamentos)			
	Definição de restrição total (salvo para acesso autorizado aos imóveis locais) da circulação motorizada individual privada em RUAS COMPLETAS DE INTERESSE SOCIAL DE PERMANÊNCIA E CONVIVÊNCIA dos municípios e visitantes			
	Plano de restrição parcial da circulação motorizada individual privada nos corredores não exclusivos do transporte público coletivo (apenas com faixa exclusiva ou prioritária) destinados ao DOTS em horários de grande demanda do sistema.			
	Elaboração de projetos executivos de túneis, passarelas e viadutos com tratamento urbanístico para complementar as opções de transposição da Via Contorno Metropolitan Norte em fase de implantação e ampliar as possibilidades de conexão entre Maringá e Sarandi			
Projetos Geométricos	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Presidente Juscelino K. de Oliveira com a Av. Laguna.			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de duplicação dos viadutos que operam em sentido duplo nos cruzamentos das seguintes avenidas com a Via de Contorno Norte: Av. Guaiapó, Av. Tuiuti, Av. Kakogawa e Av. Mandacaru			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de compatibilização da seção transversal entre a Av. Senador Petrólio Portela e a Rua Mário José de A. Ferraz			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha com a PR – 317			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação das vias cortadas pela Av. Prefeito Sincler Sambatti			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de articulação da Av. Brasil com Av. Dr. Gastão Vidigal (1 interseção: geometria + horizontal + vertical + semáforo)			
	Elaboração de estudo de viabilidade, projetos executivos e implantação de complementação da Av. Advogado Horácio Roccanello após a Av. Tuiuti, completando os dois sentidos até a Av. Prof. Sincler Sambatti			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de interseção em desnível na BR 376, para acesso ao distrito de Iguatemi			
	Elaboração de projetos executivos e implantação do prolongamento da Avenida Av. Paranavaí e sua interseção em desnível com o Contorno Metropolitan Sul para melhoria do acesso ao Distrito de Iguatemi			
	Elaboração de projetos executivos e implantação de solução de túnel ou viaduto da Av. Paranavaí sob/sobre a linha férrea			
Elaboração de projetos executivos e implantação de ligação da Rua Pioneiro Américo Marega com a Av. Colombo				
Elaboração de projetos executivos e implantação de adequação geométrica das interseções da Av. Prefeito Sincler Sambatti				

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031	
Melhorias de circulação	Exigência de regularização dos acessos aos empreendimentos localizados na Av. Prefeito Sincler Sambatti. Desvio do tráfego rodoviário da Av. Colombo (sinalização indicativa)				
	Tratamento em desnível das interseções em rotatória da Av. Colombo com a PR – 317 (trincheira)				
	Tratamento da interseção semaforizada da Av. Colombo com a Via de Contorno Norte (lado oeste) de forma a induzir o fluxo rodoviário para a última (geometria e sinalização do complexo rodoviário)				
	Melhoria da segurança para os pedestres acessarem as partes centrais de várias rotatórias dotadas de atrativos como, por exemplo, a Praça Rotary Internacional, Praça Manoel Ribas, Praça dos Expedicionários (3 Praças – 13 travessias elevadas)				
	Ampliar locais para o acesso de pedestres ao terminal da Praça Ouro Preto (4 travessias semaforizadas)				
	Restringir acesso do tráfego vindo das seguintes vias: uma das alças da PR-317, e R. Castro Alves (sinalização indicativa)				
	Ampliar locais para o acesso de pedestres ao terminal da Pça Megumu Tanaka (4 travessias elevadas)				
	Ampliar locais para o acesso de pedestres ao terminal da Praça Emilio F. Espejo (4 travessias semaforizadas)				
	Implantar registros de avanço em todos os semáforos de interseções em vias arteriais, bem como em pontos de conflito entre vias coletoras e locais (100 faixas por 120 meses)				
	Ampliar a rede semafórica conectada à central de controle, possibilitando medidas operacionais de adequação do sistema sincronizado em uma área mais abrangente que a atual				
Sinalização semafórica	Restringir a conversão à esquerda em vias de sentido duplo, permitindo-o apenas em casos de exceção nos quais não há alternativa de retorno para cruzamento completo em via perpendicular – “looping de quadra”, para permitir maior segurança e oportunidade adequada de travessia para pedestres e ciclistas (estimados 20 locais – alteração de circulação e sinalização vertical e semafórica)				
	Instalar focos voltados para os pedestres em todas as interseções que ainda não contarem com esse dispositivo, principalmente na área central (88 locais, 8 focos para cada local)				
	Instalar focos voltados para os ciclistas nas interseções semaforizadas de vias com presença de ciclovias ou ciclofaixas, incluindo-os como pressuposto para os novos projetos de ciclovias e ciclofaixas (107 locais, 4 focos para cada local)				
	Substituir as interseções semaforizadas com 3 e 4 estágios por 2 estágios (intervencções físicas e de circulação (estimados 20 locais)				
	Incluir semáforos para administrar os movimentos conflitantes não administrados por semáforo na Av. Colombo x Av. Prof. Sincler Sambatti				
	Melhorar o rendimento semafórico na Rotatória Yamaguchi por meio das intervenções previamente listadas, incluindo-se semáforos para administrar os movimentos conflitantes não semaforizados.				
	Incluir semáforo nas vias de saída e no acesso não controlado por semáforo da rotatória da Praça Sete de Setembro – Av. Brasil x Av. 19 de Dezembro e melhorar a capacidade dos semáforos na Praça Sete de Setembro				
	Expansão da abrangência do sistema centralizado de controle de semáforos incluindo Circuito Fechado de Televisão – CFTV e ligação do Circuito Fechado de Televisão – CFTV a Painéis de Mensagem Variável – PMV (10 locais – 120 meses)				
	Ajustar o valor cobrado de forma a desestimular o uso da via pública para estacionamento particular, aplicando-se a arrecadação para fortalecimento da fiscalização e subsídio do transporte público coletivo				
	Melhorar a rotatividade do estacionamento rotativo, ampliando a área coberta pelo serviço e cobrando-se taxa única para tempos de permanência diferenciados conforme a demanda do uso do solo e a distância dos centros de maior demanda (ampliação da área e com gradação dos tempos de permanência, em 1, 2 e 5 horas, conforme a distância dos locais de maior demanda).				
Estacionamento	Ampliar as vagas exclusivas para carga e descarga, e veículos oficiais ambulância, viatura, etc. (política pública e prática de estacionamentos)				
	Instituir taxa por veículo nos estacionamentos privados, revertida à fiscalização e transporte público coletivo				
	Estudo e pesquisa de demanda para ampliar o sistema de estacionamento rotativo para todo o centro expandido e faixa de 300 metros perpendiculares a todos corredores troncais do transporte público coletivo				
	Proibição de estacionamento nas vias regulamentadas como exclusivas para o transporte público coletivo				
	Estudar a viabilidade de construção e gestão pública de edifícios-garagem para possibilitar a integração modal carro/moto – transporte público coletivo, principalmente nas áreas de convergência de fluxos de condomínios e áreas de ocupação horizontal extensa em Maringá				
	Investir na informatização do estacionamento rotativo pago, incluindo aplicativos específicos para o usuário, fiscais e gestores, respectivamente.				
	Hierarquização viária	Classificação viária conciliando função da via para a mobilidade e função urbana de uso do solo e espaço público			
		Criação de um sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte (dois lugares, motorista e passageiro), com vagas de			

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031
	estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados			
	Criação de vagas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados, para uso exclusivo deles.			
	Inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo.			
	Exigência de substituição dos veículos de táxi por carros movidos a energia elétrica (integral ou híbrida) no regulamento do serviço, garantindo-se a renovação da frota em prazo exequível pelos taxistas licenciados.			
	Substituição gradativa da frota da prefeitura por veículos elétricos			
Segurança	Redução da velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60Km/h para 50Km/h (estimados 150 km – sinalização vertical de regulamentação a cada 500 m))			
	Redução da velocidade regulamentada nas vias desprovidas de ciclovia, ciclofaixa ou compartilhamento de bicicleta com pedestres para 30Km/h.			
	Aumento do controle das velocidades praticadas por meio de fiscalização eletrônica, com instalação de dispositivos de fiscalização eletrônica nos seguintes locais: Av. Brasil; Av. Pedro Taques; Av. Dr. Alexandre Rasgulaeff; Av. José Alves Nendo; Av. Tuiuti; Av. Morangueira; Av. Franklin Delano Roosevelt; Av. Prefeito Sincler Sambatti; e nos binários Herval, Duque, Paraná e São Paulo (estimadas 100 faixas por 120 meses)			
	Hierarquização das vias por probabilidade de ocorrência de acidentes			
	Tratamento das travessias: estudos e adoção de soluções de extensão das calçadas nas esquinas por meio de pintura e balizadores para aumentar a área de espera dos pedestres e ao mesmo tempo diminuir a largura da travessia em locais mais inseguros			
	Tratamento das travessias: adequação dos tempos de verde dos focos semafóricos para pedestres em todas as interseções semaforizadas da cidade providas de tal elemento (tempo mínimo de travessia de pedestres 0,8 m/segundo)			
	Tratamento das travessias: estudar e promover a restrição de conversões a esquerda no trecho sem canteiro central da Av. Brasil, concomitantemente a mudanças na circulação			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização para aprimorar a segurança de pedestres nas vias: Av. Pioneiro Antônio Ruiz Saldanha, Av. Maurício Mariani, Estrada Santa Bárbara e Av. Valdir de Brito			
	Tratamento das travessias: estudos de viabilidade para a sinalização semafórica completa das de pedestres nos corredores fora da área central, incluindo focos para estes quando não houver			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização para aprimorar a segurança de acesso da ciclovia para: Praça Sen. Abilon de Souza Naves; Praça Reinaldo B. Filho (Av. Mandacaru x Av. Dr. Alexandre R.), Praça Pioneiro Jacinto F. Branco (Av. Mandacaru x Av. Alziro Zarur), Av. Colombo x Av. Prof. Sincler Sambatti, Pça Sete de Setembro (Av. Brasil x Av. 19 de Dezembro)			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização para aprimorar a segurança de acesso Campus Uningá, Praça Leone A. Fregonese (Av. Cerro Azul x Av. Prof. Sincler Sambatti), BR – 376 (Contorno Norte) x Av. Colombo x Av. Virgílio Manfília.			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização para aprimorar a segurança nas interseções das pistas marginais da Via de Contorno Norte			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização das interseções na Rua Mitsuzo Taguchi, no trecho que opera em sentido duplo			
	Tratamento das travessias: tratamento geométrico e sinalização da interseção Mitsuzo Taguchi com a Av. Colombo.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pedro Taques x Av. Advogado Horácio Raccanello Filho e Av. Pedro Taques x Av. Bento Munhoz para inclusão de focos semafóricos para pedestres e ciclistas			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pedro Taques x Av. Advogado Horácio Raccanello Filho: realização de mudanças de circulação e tratamento geométrico para resolver os seguintes conflitos entre veículos e ciclistas: movimento de conversão à esquerda da Av. Adv. Horácio R. Filho sentido bairro realizado mediante a sinalização de “Dê a Preferência ao virar à esquerda”, e retorno realizado no meio da quadra da Av. Horácio R. Filho conflitante com a ciclovia.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Tuiuti x Av. Dona Sofia Rasgulaeff: incluir sinalização horizontal na parte central da interseção canalizando e orientando os movimentos de conversões à esquerda.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira x Av. Cerro Azul – Praça de Todos os Santos: acompanhar a evolução das ocorrências de acidente no local, avaliando-se a efetividade das intervenções realizadas, inclusive a implantação de sinalização semafórica.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira x Av. São Paulo: restrição dos movimentos de giro à esquerda da Av. São Paulo, sinalizando as direções para realizar a conversão após retorno na própria via ou retorno a direita em via perpendicular adiante			

PROGRAMA	AÇÃO/PROJETO	CURTO PRAZO 2025	MÉDIO PRAZO 2028	LONGO PRAZO 2031
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pres. Juscelino K. de Oliveira x Av. São Paulo: Inclusão de focos para pedestres nos semáforos.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Pedro Taques x Av. Bento Munhoz: tratamento do conflito entre os movimentos de conversão à esquerda de veículos motorizados com os ciclistas que seguem reto pela ciclovia da Av. Pedro Taques.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Sen. Petrólio Portela x Av. Guedner: acompanhar a evolução das ocorrências de acidente no local, avaliando-se a efetividade da implantação de sinalização semafórica na resolução dos conflitos.			
	Tratamento de pontos de conflito: Av. Guaiapó x Av. Franklin Delano Roosevelt: proibição de conversões a esquerda em movimentos originados na Av. Guaiapó			
	Estabelecimento de Zonas 30 (considerada 1 área piloto com 48.000 m² e 1 km de vias)			
	Estruturação da política pública de Educação para o Trânsito de Maringá			
	Planejamento e realização das campanhas temáticas de educação para o trânsito			
	Planejamento e realização da política educacional permanente na rede de ensino			
	Implantação de Central Integrada de Mobilidade Urbana, onde deverão se concentrar informações de acontecimentos em tempo real e determinações (Observatório)			
	Pacto pela Mobilidade: organização de fóruns de discussão para incluir associações e entidades do município no diálogo sobre a mobilidade urbana no contexto local (Conferências)			
	Elaboração de plataforma única concentrando todos os serviços de mobilidade e facilitando as integrações modais, aplicando-se o conceito de MaaS (<i>Mobility as a service</i> – Mobilidade como Serviço)			
	Treinamento da equipe da SEMOB para aplicar as atividades de gestão e operação por meio das novas tecnologias			
	Incentivo à Mobilidade Corporativa para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação			
	Ampliação da articulação entre as esferas de governo incidentes sobre o território municipal			
	Estabelecimento da lógica de formação e troca de experiências permanente entre as equipes municipais, metropolitana e estadual com a finalidade de fortalecer o gerenciamento dos sistemas de mobilidade nas respectivas escalas			
	Implantação de um sistema de Informações da Mobilidade da RMM, contemplando informações referentes aos aspectos metropolitano e as informações de cada um dos sistemas municipais.			
	Incentivo à municipalização da gestão do trânsito nos demais municípios da RMM por meio da elaboração de manuais de procedimentos, seminários, convênios de colaboração técnica e demais instrumentos que possam ser indutores do processo			
	Apoio aos municípios na elaboração de projetos de integração de sistemas e modos de transporte municipais com o transporte público coletivo de passageiros metropolitano.			