



COMPROVANTE DE ABERTURA

Processo: Nº 15559/2025 Cód. Verificador: YV1A1TWT

Requerente: 500321 - JESSICA CRISTIANE ACOSTA
CPF/CNPJ: 080.892.869-41
Endereço: RUA 7 DE SETEMBRO Nº 776 **CEP:**86.430-000
Cidade: Santo Antônio da Platina **Estado:**PR
Bairro: CENTRO
Fone Res.: Não Informado **Fone Cel.:** (43) 99623-0944
E-mail: jessy.acostah@hotmail.com
Assunto: SOLICITAÇÃO PARA PROCURADORIA JURIDICA
Subassunto: ELABORAÇÃO PROJETO DE LEI
Data de Abertura: 11/04/2025 11:00
Previsão: 11/05/2025

Documentos do Processo

Quantidade de Documentos:	0	Quantidade de Documentos Entregues:	0
---------------------------	---	-------------------------------------	---

Observação

Prezados,
Venho por meio deste solicitar respeitosamente o pedido para elaboração projeto de Lei do Plano de Mobilidade.
Atenciosamente

JESSICA CRISTIANE ACOSTA

Requerente

JESSICA CRISTIANE ACOSTA

Funcionário(a)

Recebido

No dia 08 de abril de 2025 (terça-feira), realizou-se uma reunião pública, da qual se iniciou às 14h00min, sendo composta pelo Sr. Secretário de Planejamento Urbano, Sebastião Carlos Bianchi, o Sr. Secretário de Defesa Social, José Lopes da Silva Galdino, a Sr.^a Diretora de Arquitetura e Urbanismo, Jéssica Cristiane Acosta, o Sr. Secretário de Obras Publicas, Eraldo Silva, O Sr. Diretor de Fiscalização Obras e Posturas, Lucas Carvalho e os demais cidadãos.

O objetivo da reunião foi colocar em pauta as melhorias realizadas até o momento, o desenvolvimento do plano de mobilidade urbana e as melhorias sugeridas pela população, mostrando seus pontos de vista e suas respectivas propostas de solução.

Evidenciando os problemas com os estacionamentos do município, a quantidade de vagas no centro do município.

Sobre os estacionamentos destinados a idosos ou deficientes devem ser disponibilizada 2% das vagas do município para deficientes e 5% para idosos.

Os representantes presentes constataram que os transporte público existentes e caminhões trafegam em vias de maior movimento de carro e motos, foi sugerido à realização de estudos e/ou planos estratégicos para que os mesmos desviem as rotas mais movimentadas e passem por vias alternativas liberando as vias principais somente para carro e moto.

Sobre a educação, deve se destacar a conscientização escolas para crianças e adolescentes sobre a importância do uso de cinto de segurança, respeito no trânsito, faixas de pedestres, o uso do transporte coletivo, entre outros.

E buscar orientar os motoristas para que respeitem pedestres ou outros motoristas e a velocidade permitida na via.

Sobre pontos de ônibus, deve ser destinado um espaço para que os ônibus possam parar e os passageiros subam com segurança, pois há pontos em que os ônibus não têm lugar para



parar congestionando a via.

Nas vias de grande movimento foi sugerido que deixasse o estacionamento em um lado da via e implantasse mais uma faixa melhorando o fluxo de carro por hora.

Uma proposta feita pelos representantes é o estudo de implantação de linhas de ônibus destinadas a hospitais, assistência social, postos de saúde ou órgãos públicos para atender a população que não tem outros meios de transportes e outra rota que saia da rodoviária até os bairros.

O maior fluxo deveria passar pela av. Frei Guilherme Maria, entrada da cidade, e ir até a Rua Marechal Teodoro da Fonseca assim teria uma via que atravessa o município de uma ponta a outra.

Foi destacada a necessidade de especificar os estacionamentos de carga e descarga de caminhões e sobre os estacionamentos dos mesmos dentro do município, que além de atrapalhar no tráfego também interfere na visibilidade dos outros automóveis. Foi constatada a falta de sinalização e estacionamentos perto de creches e escolas, colocando em perigo as crianças e adolescentes que necessitam atravessar nessas vias.

TEMAS ABORDADOS

1. Apresentação
2. Aspectos Urbanos e socioeconomicos
3. Municipalização do Trânsito
4. Plano de Hierarquização Viária
5. Polos Geradores de Tráfego
6. Transporte de Carga
7. Plano de Gestão da Manutenção da Infra Estrutura Viária
8. Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas
9. Plano de Redução de Acidentes
10. Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo
11. Plano de Gestão do Transporte Público
12. Plano de Gestão do Estacionamento
13. Sinalização
14. Plano de Fiscalização



15. Plano de Fortalecimento Órgão Gestor
16. Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade
17. Plano de Mobilidade de Áreas Rurais
18. Resumo das Ações

Ao final da audiência, ficou acordado que as sugestões apresentadas serão analisadas pela equipe técnica da Secretaria de Planejamento Urbano e incorporadas, sempre que possível, ao Plano de Mobilidade Urbana. Um relatório consolidado será elaborado e disponibilizado no site oficial da Prefeitura, garantindo transparência e acompanhamento por parte da população. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a audiência às 15:00, lavrando-se a presente ata, que será assinada por mim, Jéssica Cristiane Acosta, e pelos demais presentes.

Sr. Sebastião Carlos Bianchi
Secretário de Planejamento Urbano

Sr. José Lopes da Silva Galdino
Secretário de Defesa Social

Sra. Jéssica Cristiane Acosta
Diretora de Arquitetura e Urbanismo

Sr. Eraldo Alves da Silva
Secretário de Serviços e Obras Públicas

Sr. Lucas Eduardo Carvalho
Diretor de Fiscalização de Obras e Posturas



Gilson de Jesus Esteves
Prefeito Municipal

Terezinha Reinutti
Vice - Prefeita Municipal

Sebastião Carlos Bianchi
Secretário Municipal de Planejamento

Vinícius Gustavo de Oliveira Jacob
Diretor de Procuradoria Jurídica

Membros da Comissão

José Lopes da Silva Galdino
Secretário de Defesa Social

Jéssica Cristiane Acosta
Diretora de Arquitetura e Urbanismo



SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO	7
2.	ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONOMICOS	16
2.1	Caracterização do Município	16
2.2	Aspectos de Inserção Regional	19
2.2.1	Produto Interno Bruto	19
2.2.2	O município como polo central do estado e importância no escoamento	24
2.3	Caracterização Sócio Demográfica	26
2.3.1	População	26
2.3.1.1	Densidade Demográfica	27
2.3.2	Renda	29
2.3.3	Emprego	32
2.3.4	Indicadores Sociais	34
3.	MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO	38
4.	PLANO DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	44
4.1	Definição do Conceito de Categoria Viária	44
4.2	Proposta de hierarquização viária	45
4.3	Compatibilidade com o sistema de transporte e Sistema Ciclovário	46
	Ações	47
5.	POLOS GERADORES DE TRÁFEGO	51
5.1	Políticas e iniciativas existentes	52
	Ações	52
6.	TRANSPORTE DE CARGA	58
6.1	Proposta de regulamentação para trânsito de caminhões	58
6.2	Proposta de implantação de Área de carga e descarga	59
	Ações	60
	Sugestão de restrição:	60
7.	PLANO DE GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA	62
	Operações Preventivas	62
	Operações Curativas	62
	Reabilitações estruturais	62
	Ações	64
8.	PLANO DE MELHORIAS E INCENTIVO PARA PEDESTRES E CICLISTAS	66
8.1	Padronização de Calçadas	66
	Ações	68
8.2	Rede Ciclovária	68
8.2.1	Plano de manutenção da malha ciclovária após implantação	70



8.2.2	Integração com outros modos de transporte e com omunicípio	70
	Ações.....	71
9.	PLANO DE REDUÇÃO DE ACIDENTES	74
9.1	Implantação de um sistema de Registro e Acompanhamento dosacidentes de Trânsito.....	74
9.2	Campanhas Educativas.....	74
9.3	Diretrizes	75
9.3.1	Fiscalização	75
9.3.2	Educação.....	75
9.3.3	Saúde	76
9.3.4	Infraestrutura	76
	Ações.....	76
10.	PROGRAMA DE MELHORIAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO.....	79
	Ações.....	79
11.	PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO	87
11.1	Taxi	87
	Ações.....	87
11.2	Moto Taxi e Moto Entrega	87
	Ações.....	88
12.	PLANO DE GESTÃO DE ESTACIONAMENTO.....	90
12.1	Situação Atual do Município	90
12.2	Cenários de fluidez com restrição de estacionamento	91
	Ações.....	92
12.3	Sinalização das áreas de Estacionamento Rotativo.....	93
13.	SINALIZAÇÃO.....	95
13.1	Sinalização Semafórica	95
	Ações.....	95
13.2	Sinalização Horizontal e Vertical.....	95
	Ações.....	97
13.3	Adequação da Sinalização existente e implantação da novasinalização	97
	Ações.....	97
14.	PLANO DE FISCALIZAÇÃO	100
14.1	Fiscalização dos Serviços Concessionados.....	100
14.2	Fiscalização de Estacionamento Rotativo.....	101
	Ações.....	102
14.3	Fiscalização de Obras Viárias e Interdições	102
	Ações.....	103
14.4	Fiscalização eletrônica	104
14.4.1	Critérios de implantação	104



14.4.2	Tipos de equipamentos.....	105
	Ações.....	106
15	PLANO DE FORTALECIMENTO DO ÓRGÃO GESTOR	108
15.1	Adequação do trânsito e Estruturação Integrada da Gestão – Implantação do Plano de Mobilidade.....	108
15.2	Acompanhamento do Plano de Mobilidade.....	108
15.3	Execução de Projetos específicos de trânsito e transporte	110
15.4	Meios financeiros e institucionais que assegurem a implantação e execução	111
16	PLANO PARA CONSTRUÇÃO DE INDICADORES DE MOBILIDADE.....	115
16.1	Calçadas	115
16.2	Dados estatísticos de acidentes	116
16.3	Transporte Coletivo Urbano.....	117
16.4	Estacionamentos nas Vias Urbanas	118
17	PLANO DE MOBILIDADE DAS ÁREAS RURAIS DE SANTO ANTONIO DA PLATINA.....	121
18	RESUMO DE AÇÕES	123



LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do território Norte Pioneiro - Paraná.....	16
Figura 2: Localização de Santo Antônio da Platina no Estado do Paraná.....	18
Figura 3: Localização de Santo Antônio da Platina no Brasil	18
Figura 4: Municípios vizinhos – Santo Antônio da Platina	24
Figura 5: Hierarquia Viária de Santo Antônio da Platina.....	46
Figura 6: Compatibilização dos modais de transporte.....	47
Figura 7: Polos geradores de Santo Antônio da Platina	52
Figura 8: Área destinada a carga e descarga.....	59
Figura 9: Área destinada a carga e descarga.....	59
Figura 10: Situação pavimentação – Município de Santo Antônio da Platina...	63
Figura 11: Largura da calçada.....	67
Figura 12: Malha cicloviária a implantar	69
Figura 13: Linha 01 – Platina.....	80
Figura 14: Linha 02 – Aparecidinho.....	81
Figura 15: Linha 03 – Jd. São Pedro	82
Figura 16: Linha 04 – Rodoviária / HGR / Bela Manhã.....	84
Figura 17: Linha 05 – Vl. Rica / UPA.....	85
Figura 18: Área central – Santo Antônio da Platina.....	116



LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População total e área territorial dos municípios do território norte pioneiro – Paraná 2022	17
Tabela 2: Matrículas e concluintes na educação superior segundo a dependência administrativa - 2013.....	25
Tabela 3: Docentes e estabelecimentos de ensino na educação superior segundo a dependência administrativa - 2013	25
Tabela 4: Número de estabelecimentos e empregos segundo atividades econômicas – 2014	32
Tabela 5: Impactos derivados da implantação de Polos Geradores de Tráfego	51
Tabela 6: Espécies arbóreas que não são indicadas na arborização urbana para calçadas	68
Tabela 7: Capacidade Viária	92



1. APRESENTAÇÃO

A Mobilidade Urbana é um fator importante na questão da qualidade de vida, pois trata das condições de transportes de pessoas, veículos nas vias e dos espaços urbanos. É por meio dos planos de mobilidade, que são definidas as condições associadas à mobilidade urbana, sendo estas as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas e até mesmo políticas sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

Municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar, seus Planos de Mobilidade Urbana, conforme lei 12.587/12, onde a mesma abrange assuntos relacionados à qualidade de vida, áreas verdes, entre outras.

O Plano é constituído por esta apresentação e outros 17 (dezessete) capítulos e discorrem sobre os aspectos estruturadores do sistema de mobilidade urbana em Santo Antônio da Platina, servindo-se de dados secundários resultantes de projetos, estudos e levantamentos, revelando o contexto no qual se estabelecem relações sociais, econômicas, espaciais e institucionais que fundamentam as escolhas individuais quanto ao modal a ser utilizado nas viagens cotidianas e a apropriação do espaço urbano estabelecida por estas escolhas.

O Capítulo 2 aborda os aspectos urbanos e Socioeconômicos do município de Santo Antônio da Platina.

O *Capítulo 3*, abrange as características relacionadas à municipalização do município de Santo Antônio da Platina, bem as leis e resoluções correspondentes à mesma, juntamente com a determinação dos prazos pré-estabelecidos para a municipalização do município.

O *Capítulo 4*, trata-se da análise do plano de hierarquização viária do município, do qual, apresenta as características das vias existentes no mesmo, juntamente com os respectivos prazos de aplicação.

No *Capítulo 5*, é apresentado a disposição dos polos geradores, bem como a apresentação da metodologia que deverá ser utilizado na implantação dos novos polos geradores no município, juntamente com os prazos determinados.



Sobre o Transporte de Carga, o *Capítulo 6*, apresenta a análise do município e apresenta o quadrilátero que deverá ser implantado para o transporte de carga, bem como estabelece informações, horários de restrições e os respectivos prazos para a proibição dos veículos de grande ou do tipo específico em circulação na área central (quadrilátero).

O *Capítulo 7*, identifica as condições de pavimentação do município, evidenciando as condições do pavimento nas rotas de transporte coletivo, juntamente com os prazos para o recapeamento e pavimentação a curto, médio e a longo prazo em todo município.

O *Capítulo 8* contém a Norma Brasileira, da qual, estabelece os parâmetros e critérios técnicos para certificar a acessibilidade nas edificações, mobiliários urbanos, espaços destinados aos pedestres e outros equipamentos urbanos necessários. Também são apresentadas referências para o desenvolvimento de manuais, contendo diretrizes e guias, das quais, auxiliam na elaboração destes. Ainda é apresentado a malha ciclovária proposta para a implantação nos prazos determinados, bem como as ações a serem implantadas para influenciar o aumento do uso e as considerações necessárias para estabelecer a segurança do ciclista e as boas condições da malha ciclovária.

O Plano de Redução de Acidentes são tratados no *Capítulo 9*, do qual, estabelece diretrizes e procedimentos técnicos e operacionais nos diversos aspectos que envolvam o trânsito no ambiente urbano, de modo que se possa realizar ações para ordenar a circulação dos modos de transporte, diminuir conflitos entre os modos diferentes e entre os modos iguais e à garantia da segurança dos usuários das vias e dos cidadãos de Santo Antônio da Platina.

O *Capítulo 10*, apresenta o Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo, do qual, apresenta todas as rotas existentes, apresentando também as novas rotas a serem implantadas, juntamente com as pesquisas realizadas no município e com o novo itinerário, além da determinação dos prazos (curto, médio e longo) de cada atividade a ser realizada neste setor.

O Plano de Gestão de Transporte Público é apresentado no *Capítulo 11*, do qual, contém a gestão a ser considerada nos outros tipos de transporte público



existentes no município, juntamente com as leis necessárias para estabelecer normas para a melhoria dos serviços no município.

O *Capítulo 12* apresenta o Plano de Gestão de Estacionamento, do qual, apresenta todas as diretrizes, desde a municipalização do município, implantação de estacionamento rotativo, até a fiscalização. Além de apresentar políticas diferenciadas de estacionamento, onde o mesmo é fundamental para a excelência da mobilidade no município, devido a relação direta com a acessibilidade, circulação, utilização do espaço público e principalmente devido a ligação com a utilização do transporte individual.

A sinalização é apresentada no *Capítulo 13*, o capítulo trata da sinalização existente no município, apresentando todas as irregularidades encontradas no município e apresenta todas as diretrizes a serem consideradas na manutenção destas, bem como na implantação, considerando desde a sinalização semafórica até a sinalização horizontal e vertical, apresentando também os respectivos prazos a serem considerados para a correção, manutenção e implantação.

O *Capítulo 14* apresenta o Plano de Fiscalização que deverá ser realizado no município, abrangendo todos os setores, dos quais, envolvem o trânsito, sendo estes implantados a curto prazo. O capítulo apresenta desde a Fiscalização que deverá ser realizada nos Serviços Concessionados até a Fiscalização Eletrônica, estabelecendo os respectivos prazos.

O Plano de Fortalecimento do Órgão Gestão é apresentado no *Capítulo 15*, o mesmo propõe um serviço de estruturação do trânsito composto pelo alinhamento do planejamento municipal e ações já em curso com o Plano de Mobilidade. Prevê também a criação de uma estrutura que integre as atividades entre os órgãos públicos responsáveis pelo planejamento urbano e gestão de trânsito e transporte de Santo Antônio da Platina.

O *Capítulo 16* apresenta o Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade, do qual, avalia as melhorias na mobilidade do pedestre. O mesmo apresenta o que deve ser aplicado nas principais vias do município, em especial aquelas por onde circulam o serviço de municipal de transporte

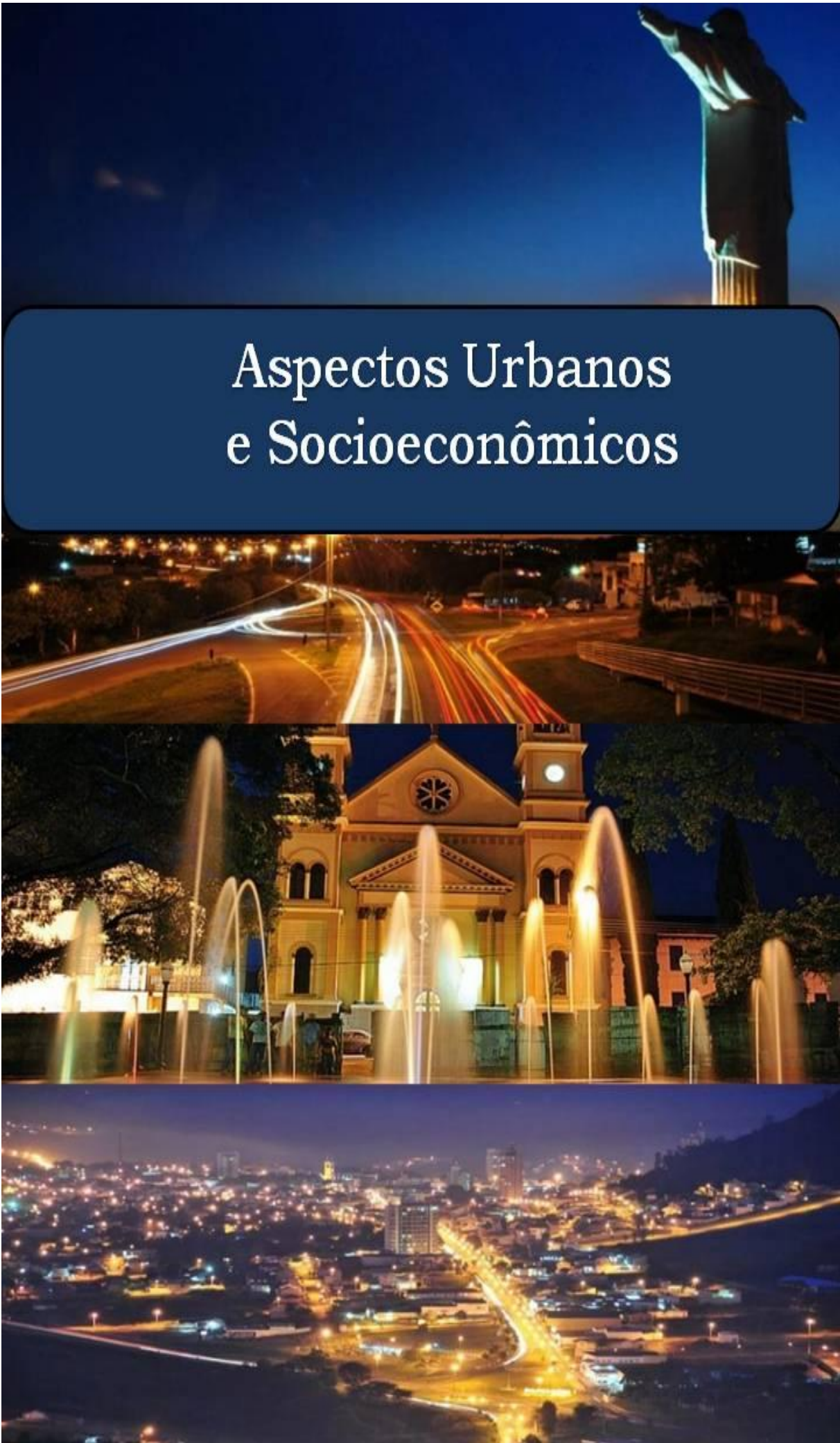


coletivo e ainda, às que estão localizados os equipamentos públicos em especial os de educação, saúde, serviços e lazer.

O Plano de Mobilidade das áreas rurais de Santo Antônio da Platina é apresentado no *Capítulo 17*, o mesmo trata desde o transporte coletivo, escolar até a localização estratégica dos pontos de ônibus nas áreas rurais, melhorando assim a mobilidade nestas áreas.

O *capítulo 18* apresenta as ações propostas para o município.





Aspectos Urbanos e Socioeconômicos



2. ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONOMICOS

2.1 Caracterização do Município

O município de Santo Antônio da Platina localiza-se na Mesorregião¹ no Norte Pioneiro Paranaense e na Microrregião de Jacarezinho, na parte setentrional do Estado do Paraná, tendo suas fronteiras delimitadas pelos municípios de Barra do Jacaré, Jacarezinho, Joaquim Távora, Guapirama, Jundiá do Sul, Abatiá e Bandeirantes.

O território Norte Pioneiro está localizado em uma área de transição entre o Segundo e Terceiro Planalto paranaenses e abrange uma área de 10.436.35 km², que corresponde a cerca de 5,2% do território estadual e a 13% da área do Projeto.



Figura 1: Localização do território Norte Pioneiro - Paraná
FONTE: IPARDES

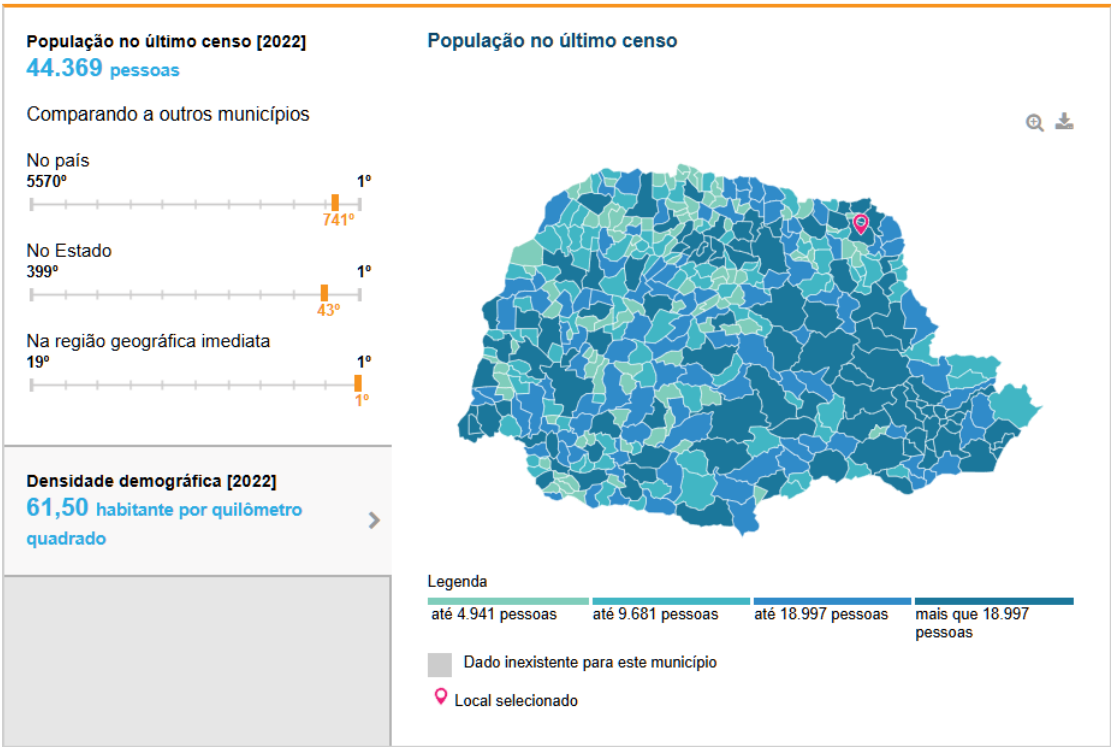
¹ Localiza-se a 362Km da Capital do Estado (Curitiba) – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2008)



O território é constituído por 29 municípios: Abatiá, Carlópolis, Congonhinhas, Conselheiro Mairinck, Guapirama, Ibaiti, Jaboti, Jacarezinho, Japira, Joaquim Távora, Jundiá do Sul, Nova Fátima, Nova Santa Bárbara, Pinhalão, Quatiguá, Ribeirão Claro, Ribeirão do Pinhal, Salto do Itararé, Santa Amélia, Santa Cecília do Pavão, Santana do Itararé, Santo Antônio da Platina, Santo Antônio do Paraíso, São Jerônimo da Serra, São José da Boa Vista, Sapopema, Siqueira Campos, Tomazina e Wenceslau Braz.

População

Em 2022, a população era de 44.369 habitantes e a densidade demográfica era de 61,5 habitantes por quilômetro quadrado. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 43 e 64 de 399. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava nas posições 741 e 1231 de 5570.



(1) FONTE: IBGE – Contagem da População (resultados preliminares)
Resultados divulgados em Diário Oficial da União de 2022



O município possui uma área de 721,625 km² representando 0,3621 % do estado, 0,1281 % da região e 0,0085 % de todo o território brasileiro.



Figura 2: Localização de Santo Antônio da Platina no Estado do Paraná

Fonte: Wikipédia

Uma pequena povoação formou-se nas proximidades do morro do Bim, entre os ribeirões do Boi Pintado e da Aldeia, onde, mais tarde, floresceu a cidade de Santo Antônio da Platina. Em 6 de abril de 1900, através da Lei nº 358, o Estado do Paraná concedeu área de 250 hectares de terras, para servidão pública dos habitantes da povoação. No ano seguinte, a Lei nº 1, de 7 de janeiro, do município de Nova Alcântara (atual Jacarezinho) criou o Distrito de Paz no patrimônio de Santo Antônio da Platina.



Figura 3: Localização de Santo Antônio da Platina no Brasil

Fonte: Wikipédia



Santo Antônio da Platina é uma região onde se cultiva café e cana de açúcar, tendo predominância pela pecuária. A economia platinense vive hoje um bom momento, o comércio destaca-se na região do norte pioneiro, trazendo compradores de toda a região. A agropecuária também vem crescendo, e assim, impulsionando a economia local. A cidade também conta com a presença de indústrias.

Aspectos Socioeconômicos

O setor com maior participação para PIB do município é o de serviços com 76,93%, seguido pelo setor agropecuário com 19,35% e por último pelo setor industrial com 4,24% de participação. As indústrias que mais se destacam são: a de produtos alimentares, vestuário, calçados e tecidos e extração mineral. No setor agropecuário predomina a produção de milho, leite e a criação de bovinos.

2.2 Aspectos de Inserção Regional

2.2.1 Produto Interno Bruto

A economia paranaense é a quarta maior do País. O Estado responde atualmente por 6,3% do PIB nacional, registrando uma renda per capita de R\$ 30,3 mil em 2013, acima do valor de R\$ 26,4 mil referente ao Brasil, como mostra o quadro a seguir.

Quadro 1: PIB (2010-2014) Paraná - Brasil

ANO	PARANÁ	BRASIL	PARTICIPAÇÃO
	Preços correntes (R\$ milhão)	Preços correntes (R\$ milhão)	PARANÁ/BRASIL (%)
2010	225.211	3.885.847	5,80
2011	256.974	4.373.658	5,88
2012	285.206	4.805.913	5,93
2013	332.837	5.316.455	6,26
2014	⁽¹⁾ 358.544	⁽²⁾ 5.687.308	6,30

FONTES: IBGE



O município de Santo Antônio da Platina, com base nos levantamentos feito pelo IBGE no ano de 2012 (IBGE), colabora com 0,20% do PIB estadual, sabendo que houve um crescimento do ano 2000 ao ano de 2012, como pode ser visto no quadro e no gráfico a seguir.

Quadro 2: Percentual PIB Santo Antônio da Platina

ANO	PIB SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
2012	0,24%
2011	0,23%
2010	0,22%
2009	0,22%
2008	0,20%
2007	0,21%
2006	0,23%
2005	0,21%
2004	0,20%
2003	0,20%
2002	0,20%
2001	0,18%
2000	0,20%

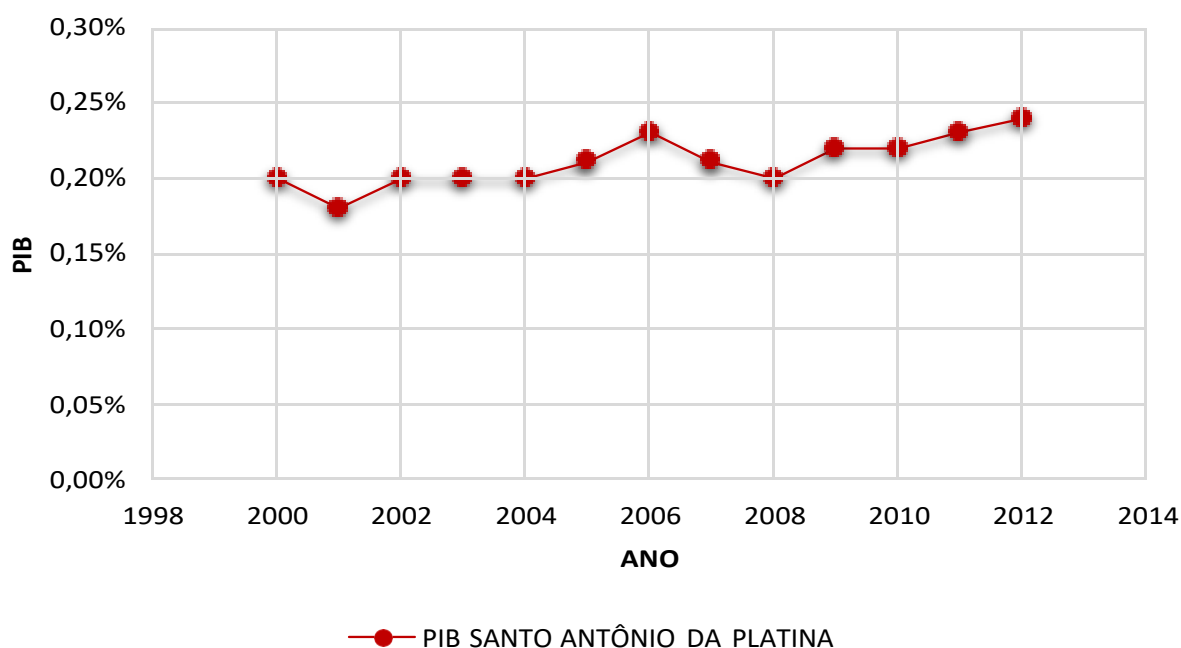


Gráfico 1: Percentual PIB Santo Antônio da Platina
FONTE: IBGE (2012)



Nota-se que houve com aumento com relação a porcentagem do PIB estadual referente ao município de Santo Antônio da Platina, sabendo que este teve um aumento de 0,04% em 12 anos (2000 à 2012).

O Produto Interno Bruto total referente ao município, se apresenta logo abaixo por meio do quadro e do gráfico.

Quadro 3: PIB, 2012

ANO	PIB SANTO ANTONIO DA PLATINA
2012	R\$ 607.974.000
2011	R\$ 540.188.000
2010	R\$ 486.225.000
2009	R\$ 427.291.000
2008	R\$ 351.765.000
2007	R\$ 337.186.000
2006	R\$ 310.244.000
2005	R\$ 270.297.000
2004	R\$ 239.404.000
2003	R\$ 218.652.000
2002	R\$ 179.892.000
2001	R\$ 135.409.000
2000	R\$ 136.394.000

FONTE: IBGE 2012

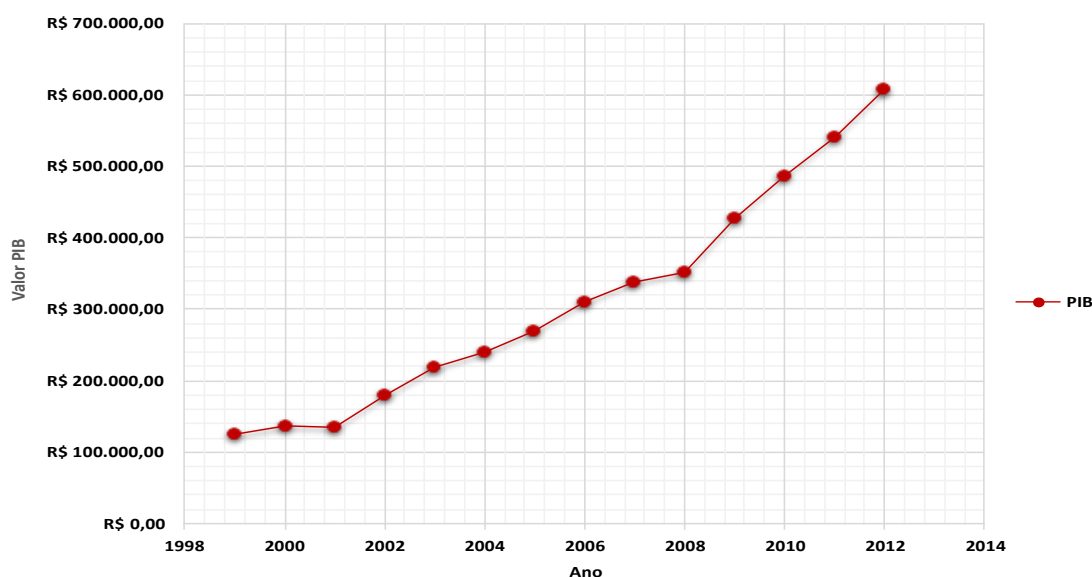


Gráfico 2: PIB (2012)

FONTE: IBGE (2012)



É possível notar que houve um aumento considerável no PIB do município entre os 12 anos apresentados, havendo uma queda somente entre os anos de 2000 e 2001 de R\$980,00. O maior PIB já calculado e identificado no município foi de R\$607.975,00, sendo o maior valor já coletado.

Quanto ao PIB per capita, o mesmo é apresentado através do gráfico e do quadro abaixo, juntamente com a comparação com o valor relacionado a média nacional/habitantes.

Quadro 4: PIB per capita (2001 - 2012)

ANO	SANTO ANTÔNIO DA PLATINA PR	MÉDIA NACIONAL
2012	R\$ 14.097,95 /hab.	R\$ 22.642,40 /hab.
2001	R\$ 3.376,71 /hab.	R\$ 7.553,61 /hab.
2000	R\$ 3.414,72 /hab.	R\$ 6.946,34 /hab.
2002	R\$ 4.474,71 /hab.	R\$ 8.462,45 /hab.
2003	R\$ 5.422,66 /hab.	R\$ 9.610,94 /hab.
2004	R\$ 5.919,40 /hab.	R\$ 10.839,81 /hab.
2005	R\$ 6.639,25 /hab.	R\$ 11.658,12 /hab.
2006	R\$ 7.594,16 /hab.	R\$ 12.686,60 /hab.
2007	R\$ 8.225,65 /hab.	R\$ 14.056,26 /hab.
2009	R\$ 10.173,83 /hab.	R\$ 16.917,62 /hab.
2010	R\$ 11.385,13 /hab.	R\$ 19.763,93 /hab.
2011	R\$ 12.585,93 /hab.	R\$ 21.535,65 /hab.

FONTE: IBGE (2012)



Gráfico 3: Comparação PIB per capita (2001 – 2012)

FONTE: IBGE (2012)

Também identifica-se o valor por atividade econômica no PIB per capita, com distinção de setores: serviços, indústria, impostos, agropecuária e administração pública entre os anos de 1999 e 2012. Os valores e o



crescimento entre os anos pode ser visto através do quadro e do gráfico a seguir.

Quadro 5: PIB per capita por setores (1999-2012)

VALOR POR ATIVIDADE ECONÔMICA NO PIB PER CAPTA					
Ano	SERVIÇOS	INDÚSTRIA	IMPOSTOS	AGROPECUÁRIA	ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
2012	R\$ 377.523.000	R\$ 102.940.000	R\$ 51.096.000	R\$ 76.416.000	R\$ 98.508.000
2011	R\$ 339.889.000	R\$ 96.399.000	R\$ 44.163.000	R\$ 59.738.000	R\$ 89.300.000
2010	R\$ 307.042.000	R\$ 85.373.000	R\$ 37.239.000	R\$ 56.571.000	R\$ 79.821.000
2009	R\$ 281.182.000	R\$ 69.015.000	R\$ 33.100.000	R\$ 43.994.000	R\$ 65.986.000
2008	R\$ 228.685.000	R\$ 49.460.000	R\$ 26.702.000	R\$ 46.918.000	R\$ 59.444.000
2007	R\$ 235.372.000	R\$ 40.104.000	R\$ 26.149.000	R\$ 35.561.000	R\$ 54.728.000
2006	R\$ 211.796.000	R\$ 39.882.000	R\$ 26.610.000	R\$ 31.956.000	R\$ 49.719.000
2005	R\$ 180.387.000	R\$ 36.847.000	R\$ 23.956.000	R\$ 29.108.000	R\$ 44.006.000
2004	R\$ 160.509.000	R\$ 19.903.000	R\$ 19.794.000	R\$ 39.198.000	R\$ 38.652.000
2003	R\$ 144.079.000	R\$ 19.769.000	R\$ 18.936.000	R\$ 35.869.000	R\$ 35.188.000
2002	R\$ 122.752.000	R\$ 17.800.000	R\$ 16.376.000	R\$ 22.964.000	R\$ 30.716.000
2001	R\$ 93.017.000	R\$ 14.291.000	R\$ 10.890.000	R\$ 17.212.000	R\$ 25.079.000
2000	R\$ 95.231.000	R\$ 16.936.000	R\$ 11.158.000	R\$ 13.070.000	R\$ 24.997.000
1999	R\$ 86.340.000	R\$ 16.444.000	R\$ 8.365.000	R\$ 13.375.000	R\$ 22.183.000

FONTE: IBGE (2012)

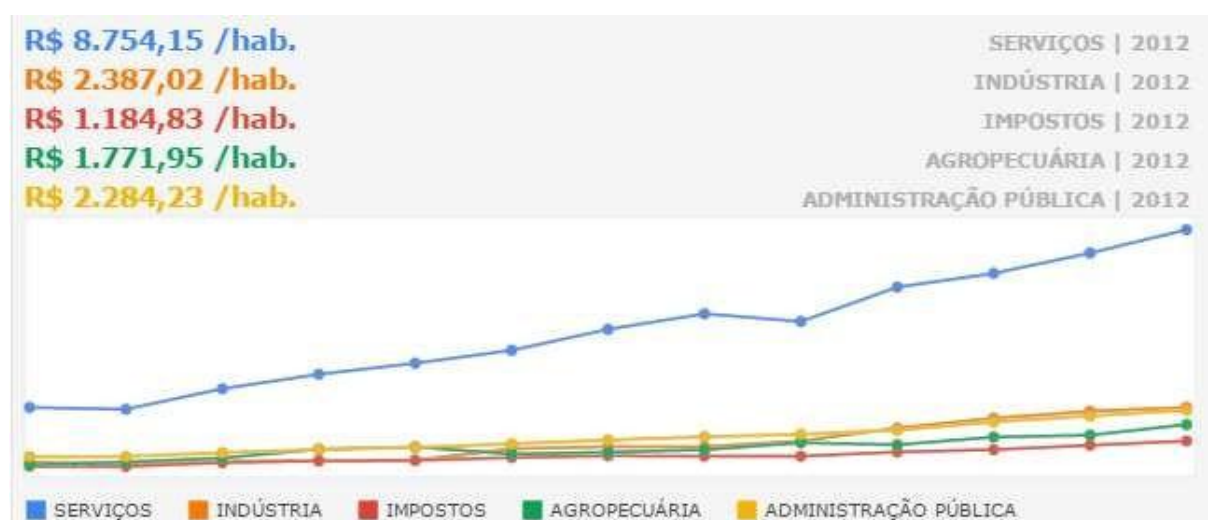


Gráfico 4: PIB per capita por setores (1999-2012)

FONTE: IBGE (2012)



2.2.2 O município como polo central do estado e importância no escoamento

O município é cortado pela BR-153, sendo que também passam pelo mesmo as rodovias PR-092, PR-439. O município também conta com a presença da empresa Princesa do Norte, da qual, administra todos os ônibus que saem da Rodoviária do município, sendo os principais destinos: Londrina, São Paulo, Curitiba, Araçatuba, Brasília.

O município possui uma maior estrutura com relação a empregos, hospitais e faculdades se comparado com os municípios vizinhos, sendo possível notar um número significativo de pessoas que utilizam o ônibus ou outros veículos para acesso a cidades para utilizar estes serviços. Nota-se através do mapa a seguir que existem outros municípios que se localizam a uma distância pequena do mesmo, tornando o município um polo entre os outros municípios, como mostra a **Figura 04**.



Figura 4: Municípios vizinhos – Santo Antônio da Platina

FONTE: IPARDES

NOTA: Base Cartográfica ITCG (2010)



O município vem crescendo gradativamente devido os investimentos, principalmente na área da educação e da saúde, com abertura da UPA no município em 22/08/2024 que irá atender tanto os moradores do município quanto os que moram em cidades vizinhas, influenciando grande parte deste a utilizarem ainda mais o transporte rodoviário, do qual, é realizado pela empresa Princesa do Norte, influenciando também na melhoria do transporte coletivo no município, para a melhor mobilidade dos mesmos, aumento ainda mais a economia no local, fazendo com que o município seja um polo.

Em 2010, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 96,2%. Na comparação com outros municípios do estado, ficava na posição 359 de 399. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava na posição 4435 de 5570. Em relação ao IDEB, no ano de 2023, o IDEB para os anos iniciais do ensino fundamental na rede pública era 6,4 e para os anos finais, de 6,1. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 205 e 10 de 399. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava nas posições 1378 e 98 de 5570.

Tabela 2: Matrículas e concluintes na educação superior segundo a dependência administrativa - 2013

DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA	MATRÍCULAS	CONCLUÍNTES
Federal	-	-
Estadual	-	-
Municipal	-	-
Particular	756	175
TOTAL	756	175

FONTE: MEC/INEP

Tabela 3: Docentes e estabelecimentos de ensino na educação superior segundo a dependência administrativa - 2013

DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA	FUNÇÕES DOCENTES (1)	INSTITUIÇÕES DE ENSINO (2)
Federal	-	-
Estadual	-	-
Municipal	-	-
Privada	63	1
TOTAL	63	1

FONTE: MEC/INE



2.3 Caracterização Sócio Demográfica

2.3.1 População

Em 2022, a população era de 44.369 habitantes e a densidade demográfica era de 61,5 habitantes por quilômetro quadrado. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 43 e 64 de 399. Já na comparação com municípios de topais, ficava nas posições 741 e 1231 de 5570..

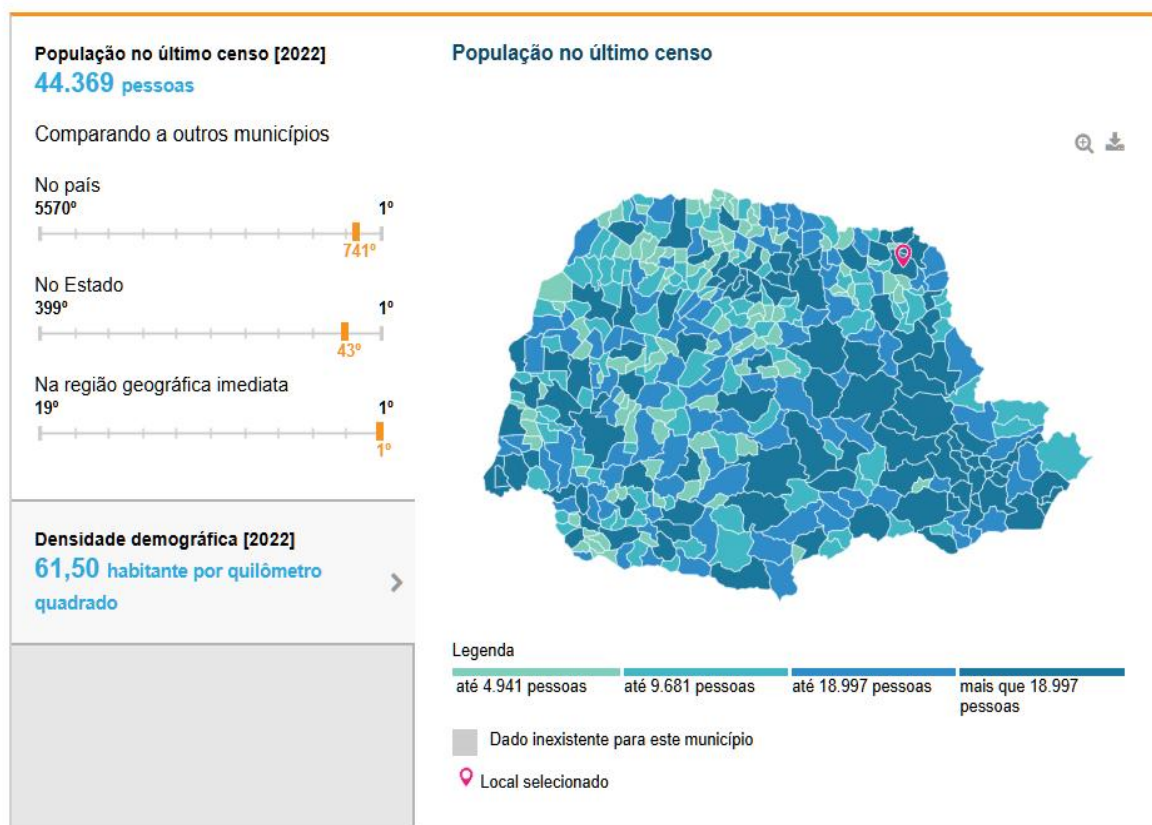


Gráfico 5: Evolução Populacional de Santo Antônio da Platina

FONTE: IBGE

Com relação a faixa etária da população, é possível identificar através da análise do **Gráfico 06**, que a maioria da população é jovem, sendo a média



de 10 aos 49 anos de idade. Sabendo que há uma quantidade significativa destes que necessitam morar no município devido estarem cursando o Ensino Superior.

Pirâmide Etária - 2022

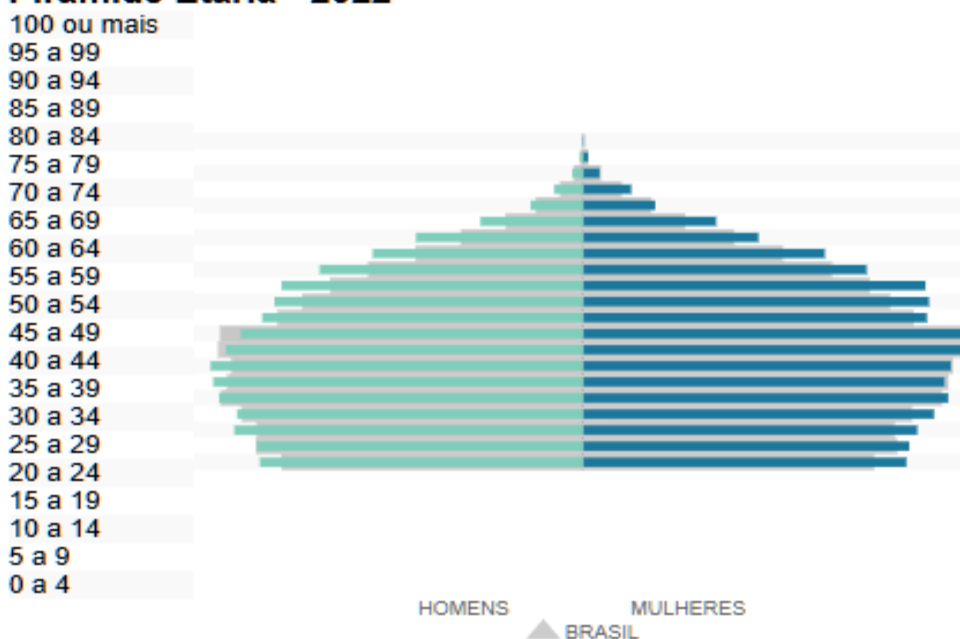


Gráfico 6: Pirâmide etária – Santo Antônio da Platina

FONTE: IBGE – Censo Demográfico, 2022

2.3.1.1 Densidade Demográfica

A relação entre a população e a área territorial do município de Santo Antônio da Platina é expressa por meio do **Quadro 06** e do **Gráfico 07**, dos quais, comparam-se com a média nacional. Nota-se nos mesmos que este número é significativamente maior que a média nacional, da qual, é expressa em hab/Km².

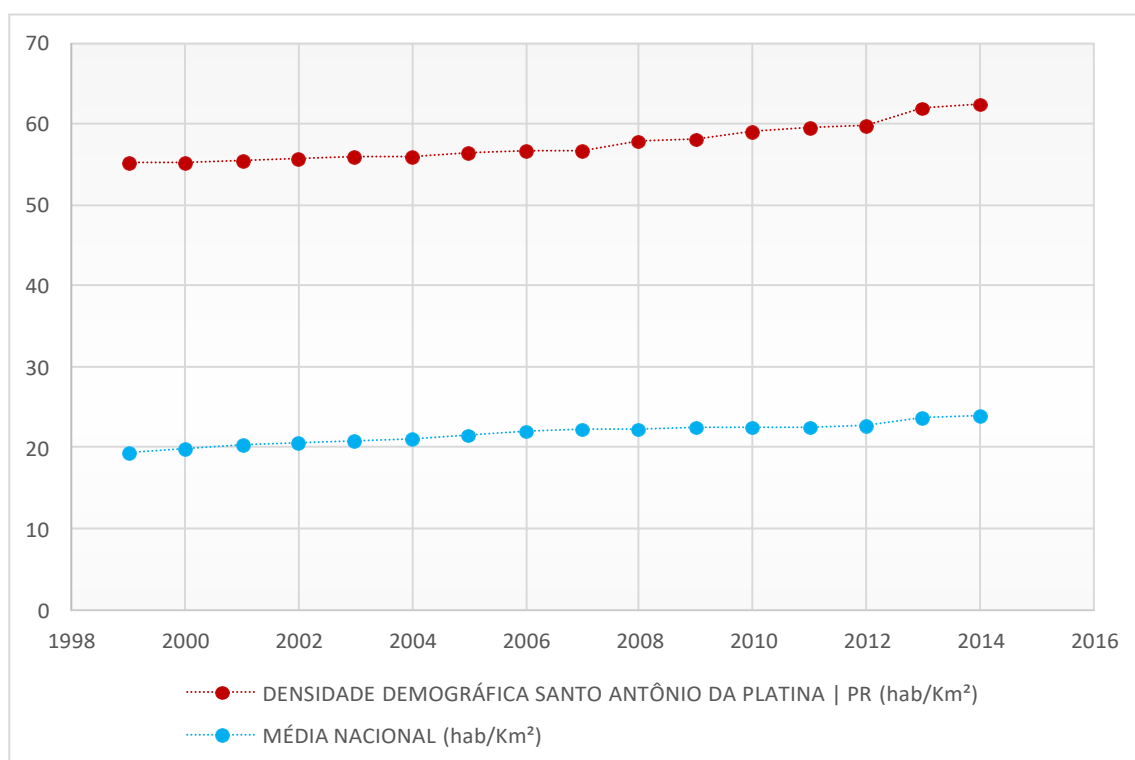
Esta densidade aumentou com o passar dos anos, obtendo o maior valor no ano de 2014, de 62,42 hab/Km², sendo evidente o crescimento em população do município.



Quadro 6: Densidade Demográfica – Santo Antônio da Platina (1999 - 2014)

Ano	SANTO ANTÔNIO DA PLATINA PR	MÉDIA NACIONAL
1999	55,21 hab/Km ²	19,28 hab/Km ²
2000	55,35 hab/Km ²	19,97 hab/Km ²
2001	55,57 hab/Km ²	20,28 hab/Km ²
2002	55,71 hab/Km ²	20,54 hab/Km ²
2003	55,88 hab/Km ²	20,80 hab/Km ²
2004	56,05 hab/Km ²	21,07 hab/Km ²
2005	56,42 hab/Km ²	21,66 hab/Km ²
2006	56,61 hab/Km ²	21,97 hab/Km ²
2007	56,80 hab/Km ²	22,27 hab/Km ²
2008	57,99 hab/Km ²	22,30 hab/Km ²
2009	58,20 hab/Km ²	22,52 hab/Km ²
2010	59,18 hab/Km ²	22,44 hab/Km ²
2011	59,48 hab/Km ²	22,63 hab/Km ²
2012	59,76 hab/Km ²	22,82 hab/Km ²
2013	62,03 hab/Km ²	23,65 hab/Km ²
2014	62,42 hab/Km ²	23,85 hab/Km ²

FONTE: Ministério da Saúde (DATASUS, 2014)

**Gráfico 7: Densidade Demográfica – Santo Antônio da Platina (1999-2014)**

FONTE: Ministério da Saúde (DATASUS, 2014)



2.3.2 Renda

A renda dos domicílios constitui variável explicativa da demanda, uma vez que, além de permitir a avaliação das condições de vida da população, dá subsídios importantes à análise do comportamento de viagens dos diferentes estratos.

Para estimar a proporção de pessoas que estão abaixo da linha de pobreza, foi somada a renda de todas as pessoas do domicílio, e o total dividido pelo número de moradores, sendo considerado abaixo da linha da pobreza os que possuem renda *per capita* até R\$140,00. No caso de indigência., este valor será inferior a R\$70,00.

No ano de 2000, o município de Santo Antônio da Platina tinha 19,3% de sua população vivendo com renda domiciliar *per capita* inferior a R\$140,00, percentual que reduziu para 8,8%, em 2010. Mesmo apresentando uma redução de 54,5% no período, são 3.686 pessoas nessa condição de pobreza como mostram o Gráfico 10 e 11.

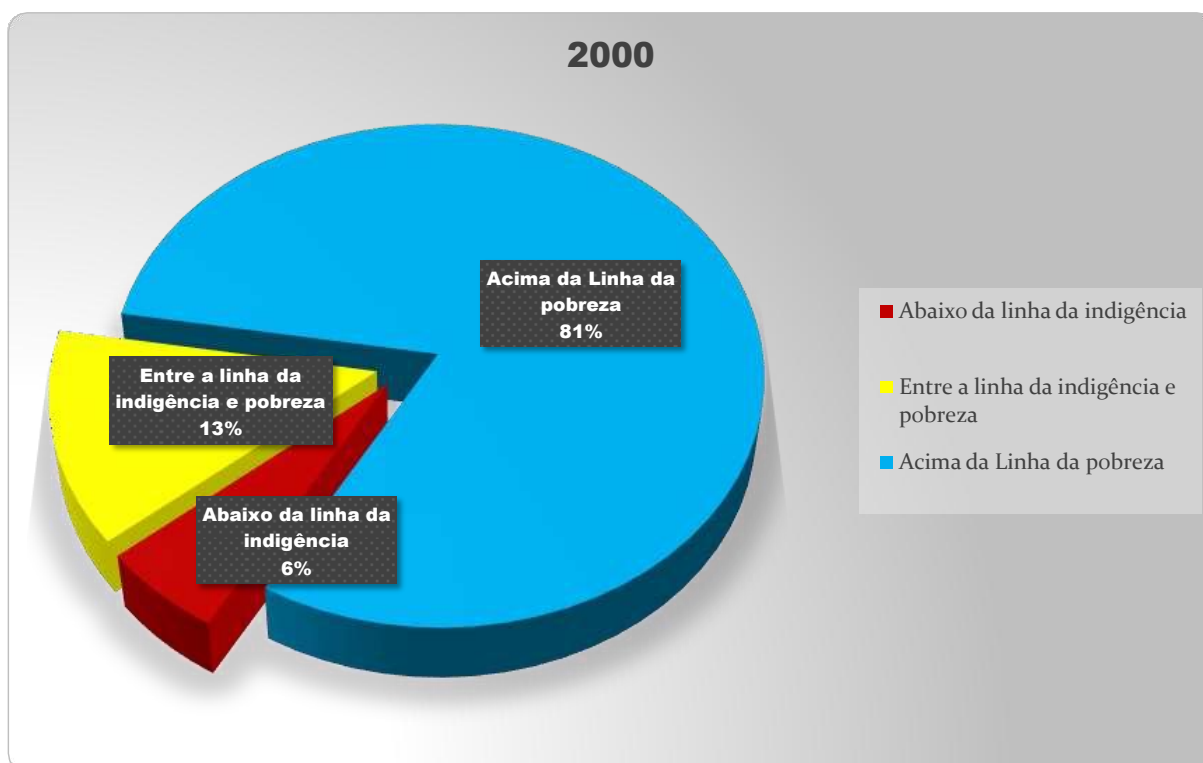


Gráfico 8: Proporção de pessoas abaixo da linha da pobreza e indigência (2000-2010)
FONTE: PORTAL ODM (2014)



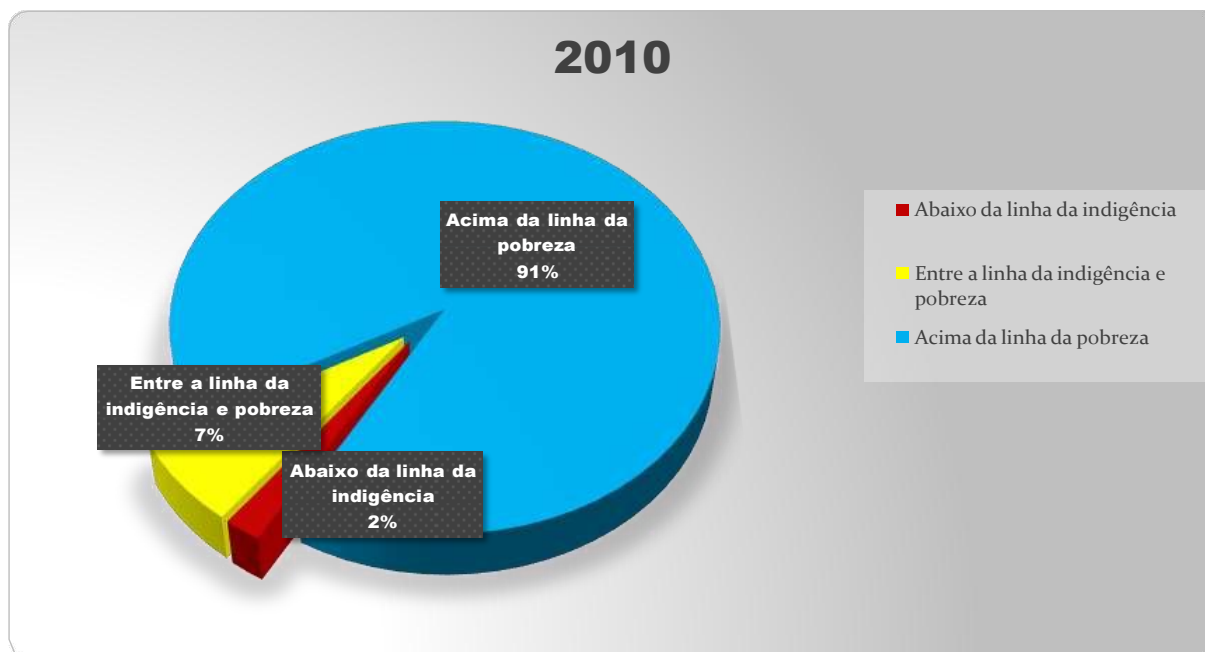


Gráfico 9: Proporção de pessoas abaixo da linha da pobreza e indigência (2000-2010)
 FONTE: PORTAL ODM (2014)

Com relação ao percentual de renda apropriada pelos 20% mais pobres e 20% mais ricos da população, o Gráfico 12 identifica a participação dos mesmos na renda do município entre os anos de 1991 a 2010.

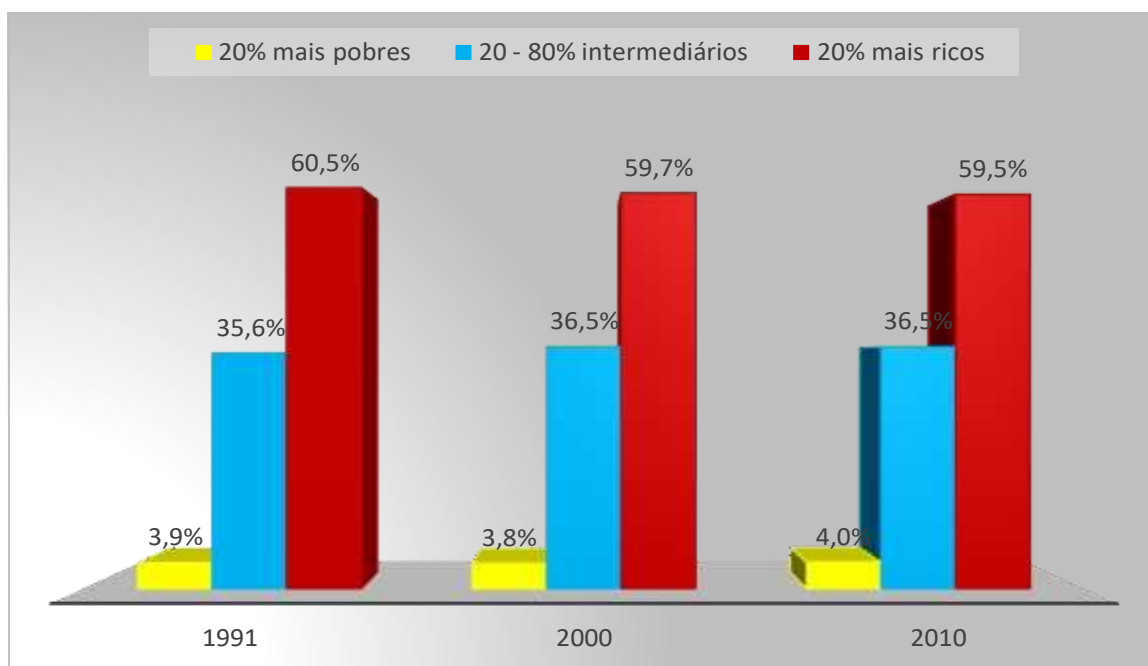


Gráfico 10: Percentual de renda apropriada pelos 20% mais pobres e 20% mais ricos da população – 1991/2000/2010
 FONTE: PORTAL ODM (2014)



Como visto no Gráfico acima, a participação dos 20% mais pobres da população na renda, isto é, o percentual da riqueza produzida no município com que ficam os 20% mais pobres, passou de 3,9% em 1991, para 4,0% em 2010, diminuindo os níveis de desigualdade.

Em 2010 analisando o oposto, a participação dos 20% mais ricos era de 59,5% ou 14,8 vezes superior aos 20% mais pobres.

Sendo assim, é possível analisar as classes de rendimento mensal entre a população do município (Gráfico 11).

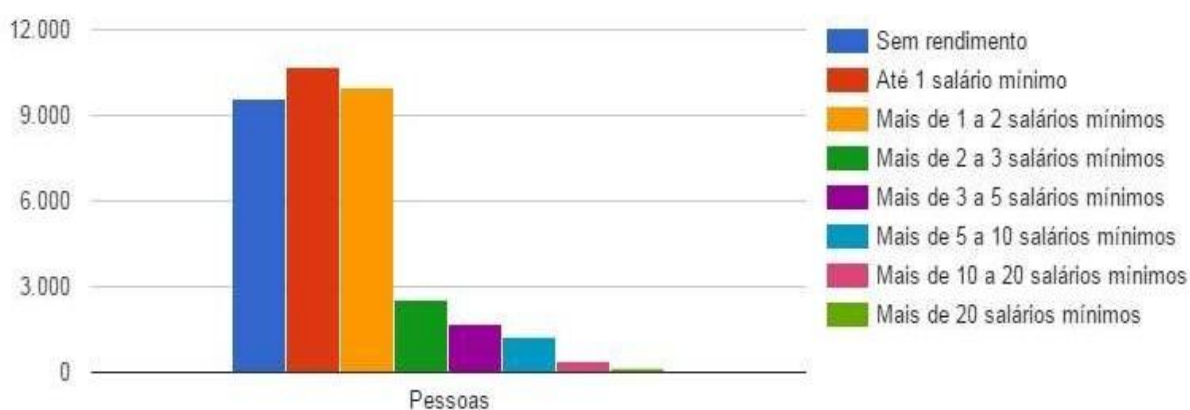


Gráfico 11: Classes de rendimento nominal mensal – Pessoas de 10 anos ou mais de idade

FONTE: IBGE – Censo Demográfico, 2010

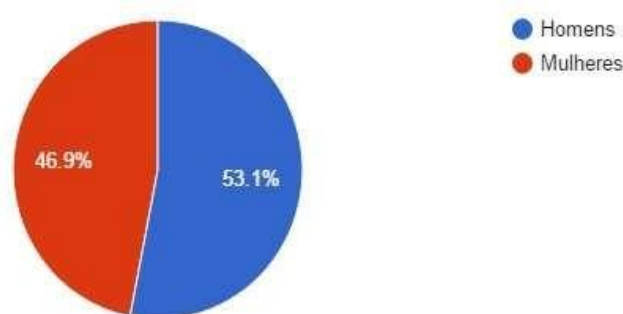


Gráfico 12: Pessoas de 10 anos ou mais de idades, com rendimento

FONTE: IBGE – Censo Demográfico, 2010

O Gráfico 11 mostra que o rendimento dos trabalhadores é grande parte de até 1 salário mínimo ou de 1 a 2 salários mínimos, havendo uma quantidade



significativa destes que não possui renda, influenciando na renda mensal e anual do município.

2.3.3 Emprego

O município vem crescendo gradativamente como visto no Gráfico 05, fazendo com que a procura por emprego fique ainda maior. A Tabela 04, mostra a quantidade de empregos por setor no ano de 2014.

Tabela 4: Número de estabelecimentos e empregos segundo atividades econômicas – 2014

ATIVIDADES ECONÔMICAS (1)	ESTABELECIMENTOS	EMPREGOS
INDÚSTRIA	133	3.506
Extração de minerais	2	22
Indústria de transformação	130	3.480
Indústria de produtos minerais não metálicos	11	92
Indústria metalúrgica	14	41
Indústria mecânica	4	116
Indústria do material elétrico e de comunicações	4	1.956
Indústria do material de transporte	-	-
Indústria da madeira e do mobiliário	15	103
Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica	8	45
Indústria da borracha, fumo, couros, peles e produtos similares e indústria diversa	6	19
Indústria química, de produtos farmacêuticos, veterinários, de perfumaria, sabões, velas e matérias plásticas	11	234
Indústria têxtil, do vestuário e artefatos de tecidos	30	523
Indústria de calçados	-	-
Indústria de produtos alimentícios, de bebida e álcool etílico	27	351
Serviços industriais de utilidade pública	1	4
CONSTRUÇÃO CIVIL	70	167
COMÉRCIO	711	3.023
Comércio varejista	667	2.803
Comércio atacadista	44	220
SERVIÇOS	410	3.229
Instituições de crédito, seguros e de capitalização	14	127
Administradoras de imóveis, valores mobiliários, serviços técnicos profissionais, auxiliar de atividade econômica	82	322
Transporte e comunicações	47	410
Serviços de alojamento, alimentação, reparo, manutenção, radiodifusão e televisão	150	678
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	95	354
Ensino	19	277
Administração pública direta e indireta	3	1.061

FONTE: IPARDES (2014)



O Município também possui indústrias, das quais, aumenta a oferta de empregos, como a Yasaki, que produz chicotes para automóveis, gerando cerca de 1500 empregos diretos; a Panco em Cambará, gerando 870 empregos diretos, dentre outras tantas.

O **Gráfico 13 e 14**, mostra a quantidade de pessoas que fazem parte do mercado de trabalho e consequentemente estão economicamente ativas, evidenciando as horas trabalhadas e a faixa etária do trabalhador.



Gráfico 13: Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, por grupos de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal

FONTE: IBGE – Censo Demográfico, 2010



Gráfico 14: Horas de trabalho por faixa etária

FONTE: IBGE- Censo Demográfico, 2010



2.3.4 Indicadores Sociais

O IDHM brasileiro segue as mesmas três dimensões do IDH Global – longevidade, educação e renda, mas vai além: adequa a metodologia global ao contexto brasileiro e à disponibilidade de indicadores nacionais. Embora meçam os mesmos fenômenos, os indicadores levados em conta no IDHM são mais adequados para avaliar o desenvolvimento dos municípios brasileiros.

Com base nos dados do IPEA/ PNUD/ FJM, disponibilizados através do IPARDES por meio do relatório *Informações Municipais para o Planejamento Municipal* de Santo Antônio da Platina, é possível analisar os valores do IDHM do município, sendo comparados os anos de 1991, 2000 e 2010.

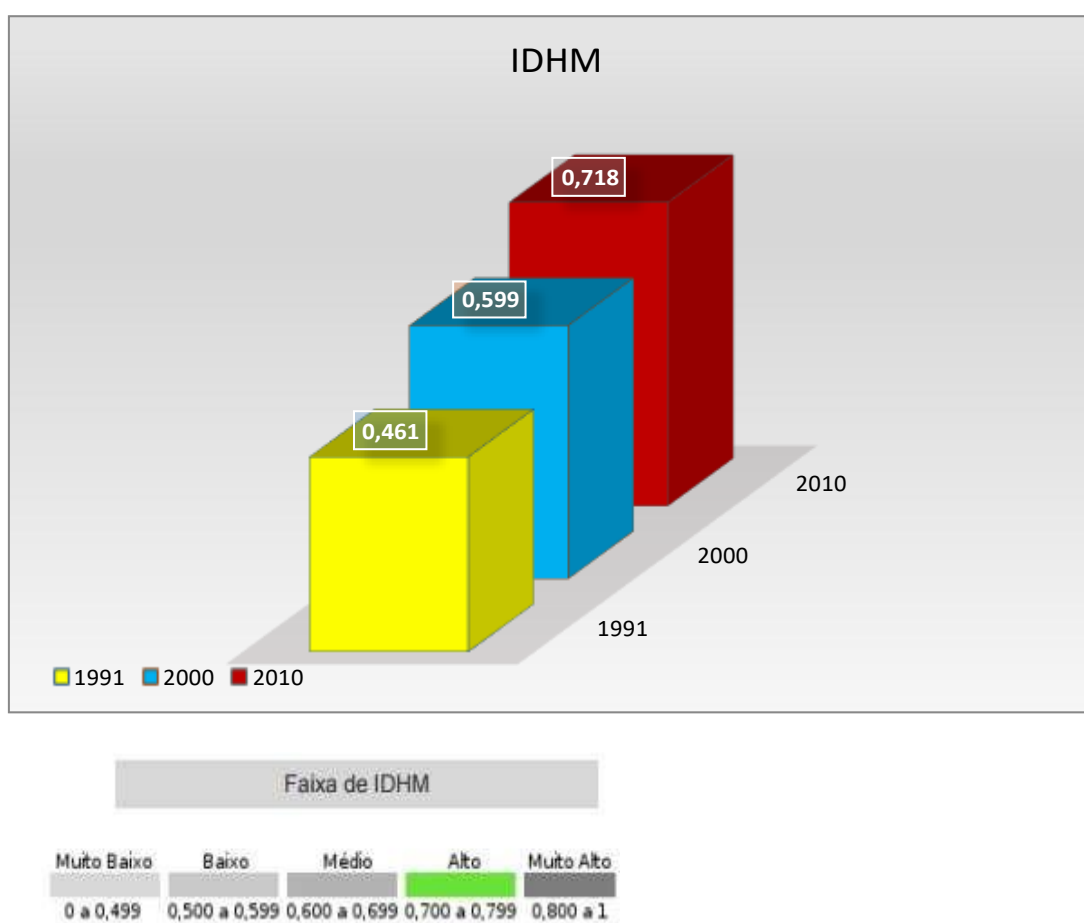


Gráfico 15: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM

FONTE: IPEA/ PNUD/ FKM através do IPARDES

Nota-se que o IDHM teve um aumento significativo no ano de 2010, com o valor de 0,718, sendo um aumento de 83% comparado ao ano de 2000,



contudo, o município possui um IDHM alto analisando o último valor identificado com a faixa do IDHM.

Outro índice a ser considerado no município é o índice de Gini, do qual, mede o grau de desigualdade existente (a renda domiciliar per capita de todos os indivíduos tem o mesmo valor), a 1 (um) quando a desigualdade é máxima (apenas um indivíduo detém de toda a renda). A alteração desse índice com o passar dos anos pode ser melhor visualizado através do Gráfico 16.

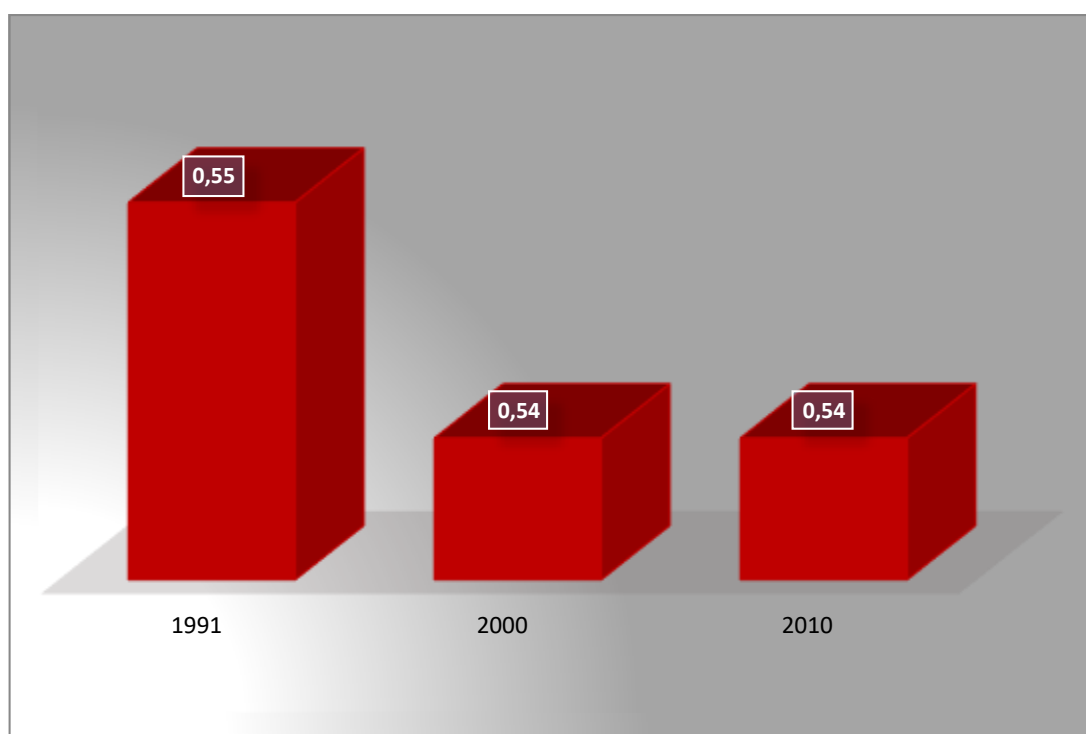


Gráfico 16: Índice de Gini – Santo Antônio da Platina
FONTE: IPARDES

Sendo assim, é possível notar que o grau de desigualdade no município diminuiu se compararmos os anos de 1991 e 2000, porém este índice não obteve alterações entre os anos de 2000 e 2010.

Quanto ao índice de Desenvolvimento Municipal – IFDM, do qual, se caracteriza por ser um estudo do Sistema FIRJAN, acompanha anualmente o desenvolvimento socioeconômico de todos os mais de 5 mil municípios brasileiros em três áreas de atuação: Renda, Educação e Saúde. Criado em 2008, ele é feito, exclusivamente, com base em estatísticas públicas oficiais,



disponibilizadas pelos ministérios do Trabalho, Educação e Saúde. Os valores referentes a este índice estão apresentados no Gráfico 17.

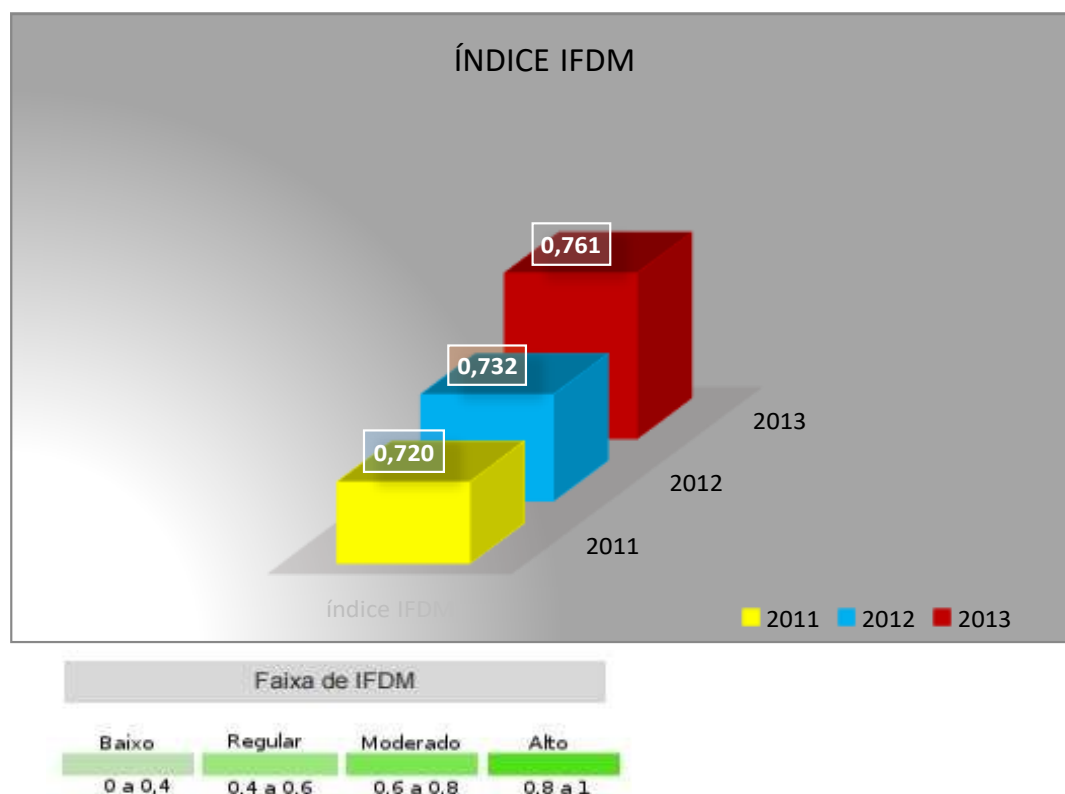
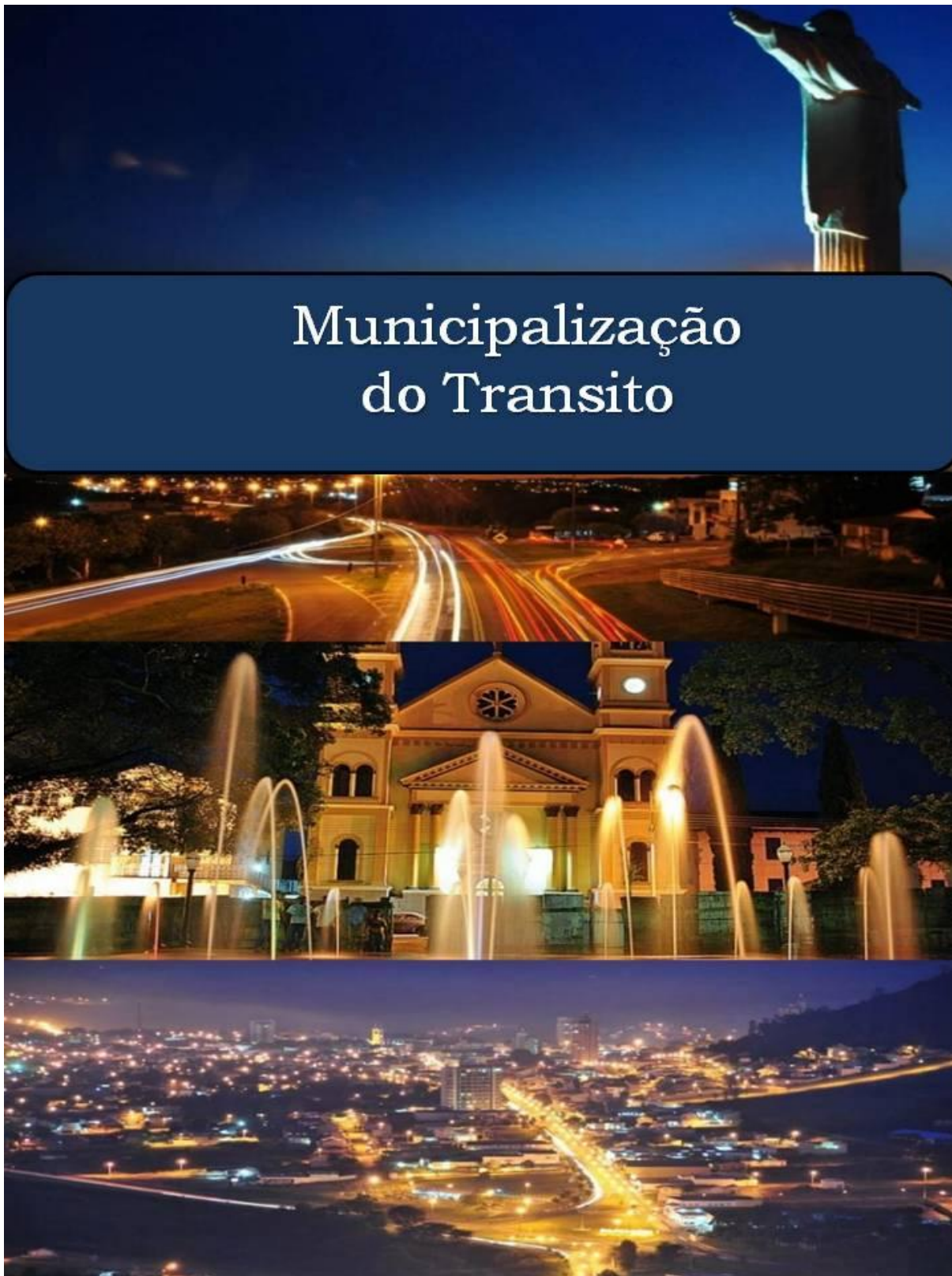


Gráfico 17: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal – IFDM
 FONTE: IPARDES

Através dos valores dispostos no Gráfico acima, é possível observar que o índice aumentou com o passar dos anos (2011 a 2013), resultando em um aumento de 6% entre os anos de 2011 e 2013. Analisando a faixa de IFDM, nota-se que o município possui um índice de desenvolvimento moderado (0,6 a 0,8), sendo este um valor significativo, do qual, pode-se aumentar com o passar dos anos e dos investimentos realizados no município.





Municipalização do Trânsito



3. MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O município de Santo Antônio da Platina não possui o trânsito integrado ao sistema Nacional de Trânsito, termo este conhecido pelo TRÂNSITO MUNICIPALIZADO.

O Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/1997, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito.

Em seu art. 333, o CTB estabelece a integração ao Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

Mesmo sem a municipalização do trânsito, o poder executivo realiza atualmente diversas competências que passaria a responder através da municipalização. No entanto, tal exigência se faz necessária para que outras situações possam ser contempladas, como por exemplo a operação do sistema de estacionamento rotativo.

O art. 24, do CTB estabelece as competências do órgão executivo municipal de trânsito, conforme descrito a seguir:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;



- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
 - IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
 - V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
 - VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
 - VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
 - VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
 - IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
 - X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
 - XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
 - XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
 - XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
 - XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
 - XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
 - XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
 - XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
 - XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
 - XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
 - XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
 - XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
- § 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.



§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

A municipalização do trânsito é regida atualmente pela Resolução nº560/2015 – CONTRAN que dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

RESOLUÇÃO Nº 560, DE 15 DE OUTUBRO DE 2015.

Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o disposto no § 2º do artigo 24 do CTB, que condiciona o exercício das competências dos órgãos municipais à integração ao SNT, combinado com o artigo 333 do CTB e seus parágrafos, que atribui competência ao CONTRAN para estabelecer exigências para aquela integração, acompanhada pelo respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN;

Considerando a necessidade de manutenção e atualização do cadastro nacional dos integrantes do SNT, seu controle e acesso ao sistema de comunicação e informação para as operações de notificação de autuação e de aplicação de penalidade ao Registro Nacional de Infrações de Trânsito - RENINF, assim como de arrecadação financeira de multas e respectivas contribuições ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer procedimentos para integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2º Integram o Sistema Nacional de Trânsito - SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo de:

- I - engenharia de tráfego;
- II - fiscalização e operação de trânsito;
- III - educação de trânsito;
- IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito, e,
- V - Junta Administrativa de Recurso de Infração - JARI

Art. 3º Disponibilizadas as condições estabelecidas no artigo anterior, o município encaminhará ao respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, os seguintes dados de cadastros e documentação:



I – denominação do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário, fazendo juntar cópia da legislação de sua constituição;

II – identificação e qualificação das Autoridades de Trânsito e/ou Rodoviária municipal, fazendo juntar cópia do ato de nomeação;

III - cópias da legislação de constituição da JARI, de seu Regimento e sua composição:

IV – endereço, telefones, fac-símile e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

Parágrafo único – Qualquer alteração ocorrida nos dados cadastrais mencionados neste artigo deverá ser comunicado no prazo máximo de 30 dias ao CETRAN, que por sua vez encaminhará alteração ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN em igual prazo.

Art. 4º O CETRAN, com suporte dos órgãos do SNT do respectivo Estado, ao receber a documentação referida nesta Resolução, promoverá inspeção técnica ao órgão municipal, objetivando verificar a sua conformidade quanto ao disposto no artigo 2º desta Resolução, de tudo certificando ao DENATRAN:

§ 1º Havendo perfeita conformidade, o CETRAN encaminhará ao DENATRAN, a documentação referida no artigo 3º e o Certificado de Conformidade do Município. O DENATRAN, após ter recebido o Certificado de Conformidade, publicará no Diário Oficial da União (D.O.U.) Portaria de Integração do Município e enviará ofício contendo cópia da referida Portaria ao CETRAN.

§ 2º Em caso de desconformidade quanto ao disposto no artigo 2º desta Resolução, o CETRAN notificará o Município acerca da necessidade de cumprimento da exigência.

§ 3º O Município ao ser comunicado pelo CETRAN da exigência apontada, deverá, no prazo de 30 dias, providenciar a devida adequação na forma desta Resolução.

§ 4º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN fará nova inspeção.

Art. 5º O Município que delegar o exercício das atividades previstas no CTB deverá comunicar essa decisão ao CETRAN, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, e apresentar cópias dos documentos pertinentes que indiquem o órgão ou entidade do SNT incumbido de exercer suas atribuições.

Art. 6º Os entes federados poderão optar pela organização de seu órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário na forma de consórcio, segundo a Lei nº 11.107 de 6 de abril de 2005, e Resolução a ser elaborada pelo CONTRAN, atendendo, no que couber, ao disposto nos artigos 2º e 3º desta Resolução. Parágrafo único – A documentação referente à constituição do Consórcio, nos termos da Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, deverá ser apresentada ao CETRAN.

Art. 7º Os Municípios integrados ao SNT deverão manter a estrutura definida nesta Resolução e operacionalizar a gestão do trânsito sob sua jurisdição, cabendo ao CETRAN verificar a sua regularidade através de inspeções técnicas periódicas.

§ 1º Constatada deficiência técnica, administrativa ou inexistência dos requisitos mínimos previstos nos Artigos 2º e 3º desta Resolução, o CETRAN notificará o órgão ou entidade municipal executivo de trânsito

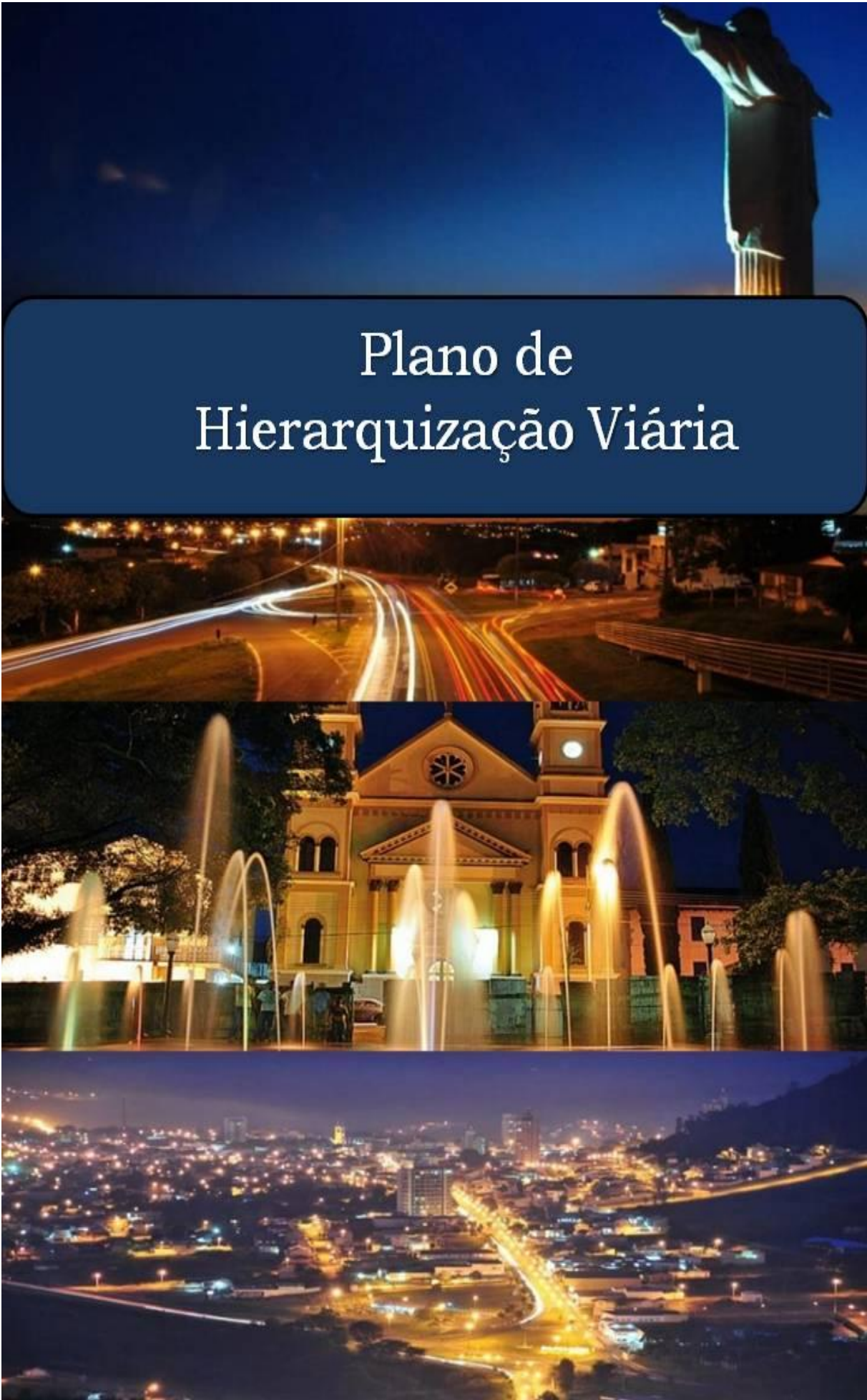


e/ou rodoviário municipal, estabelecendo prazo para a regularização, a qual não ocorrendo, o CETRAN comunicará ao DENATRAN para registro do descumprimento da legislação de trânsito pelo órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou executivo rodoviário municipal integrado ao SNT.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando a Resolução nº 296, de 28 de outubro de 2008.

Assim, a municipalização do trânsito passa a ser uma ação que precisa ser executada em **curto prazo** para que as demais situações relacionadas ao trânsito e transportes possam ser desenvolvidas, dentro da legalidade.





Plano de Hierarquização Viária



4. PLANO DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

O município de Santo Antônio da Platina contempla a hierarquização viária em seu Plano Diretor. O Plano de Mobilidade abordará tal assunto, com a classificação das vias de acordo com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro, visando melhorias quanto ao entendimento do sistema viário, uma vez que a hierarquia define a função das vias, e consequentemente gera melhorias futuras através da determinada classificação.

4.1 Definição do Conceito de Categoria Viária

As vias se diferenciam uma das outras por questões de segurança no trânsito, algumas vias, por exemplo, permitem maior velocidade que outras, há vias em que são utilizadas como acesso à residência em que não possui uma grande movimentação de veículos e outras que diferentemente a movimentação é alta, e por isso é que se resolveu classificar cada uma destas vias para que tivessem um maior controle, tanto os condutores como os fiscalizadores e órgãos responsáveis pelo trânsito.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a via urbana é especificada como ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, localizados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão. As mesmas se dividiram em quatro tipos de qualificações: vias de trânsito rápido, vias arteriais, vias coletoras e as vias locais, definidas abaixo de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Via de trânsito rápido - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via arterial - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.



Via coletora - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Via local - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Já as vias rurais se distinguem tão somente pela existência ou não de pavimentação, sendo as vias rurais pavimentadas denominadas rodovias e as não pavimentadas são as estradas (entende-se pavimento como qualquer tipo de cobertura do solo, podendo ser o asfalto ou pedregulhos, por exemplo).

4.2 Proposta de hierarquização viária

O Plano Diretor do município de Santo Antônio da Platina contempla uma definição das categorias das vias do município, dividindo as vias em Primária, Secundária, Contorno de Áreas de Preservação Permanente, Marginal de Rodovia e Local. Para a classificação das vias do município será utilizado a definição de acordo com o CTB, ressaltando que o município não possui vias com características de trânsito rápido.

As outras vias do município, possui características de vias locais, inexistindo qualquer tipo de ligação, sendo usadas apenas por veículo restrito ou com algum interesse, como acesso a condomínio e casas.

Abaixo, a figura mostra a disposição das vias, sendo possível a visualização das características das mesmas. Através da hierarquização das vias, juntamente com a compatibilização de outros modais, como as linhas do transporte coletivo e as malhas cicloviárias que serão implantadas a longo prazo no município, foi possível analisar quais as características das vias em que tais modais estão utilizando atualmente e futuramente no município, sendo viável a adequação dos mesmos com relação as características das vias.



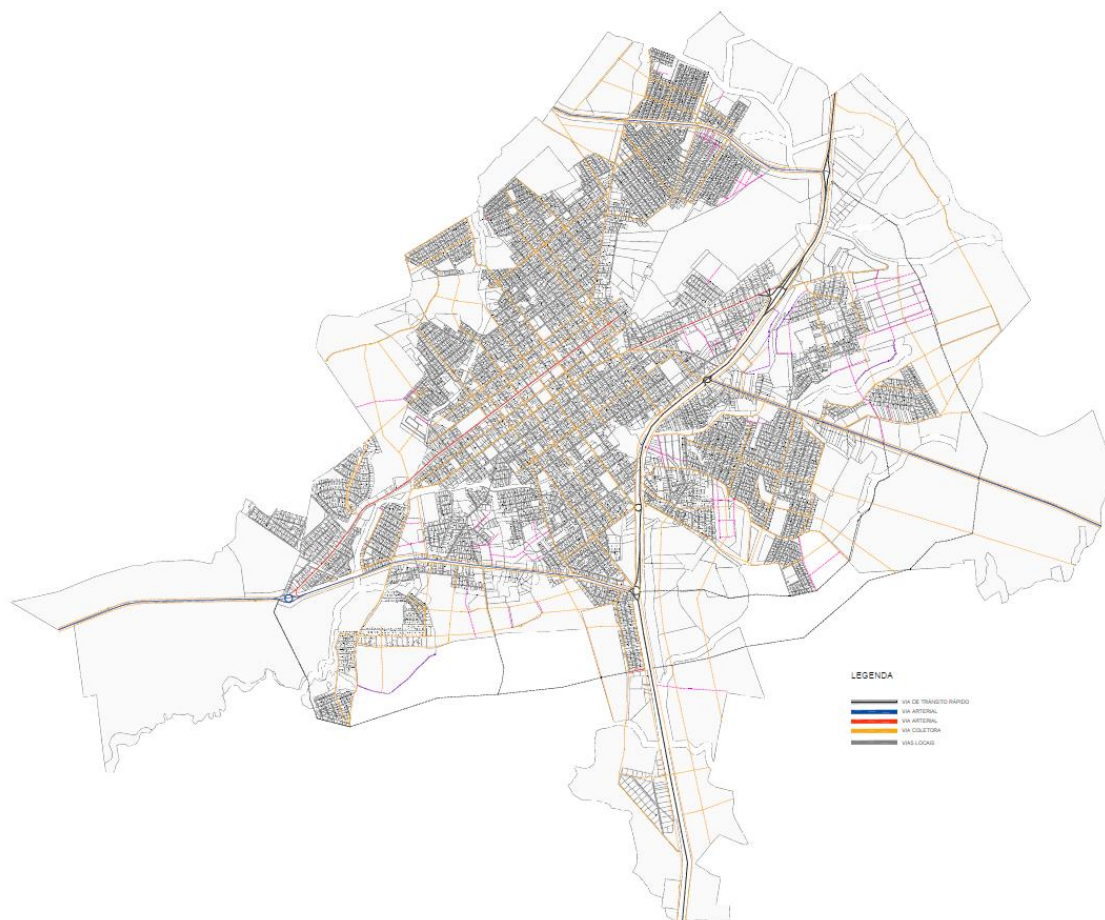


Figura 5 – Hierarquia Viária de Santo Antônio da Platina

4.3 Compatibilidade com o sistema de transporte e Sistema Ciclovitário

A compatibilização da hierarquia viária com o transporte coletivo e a rede ciclovitária proporcionará a devida análise das vias contempladas nas redes, adequando os modais para as vias com características ideais, melhorando a mobilidade no município.



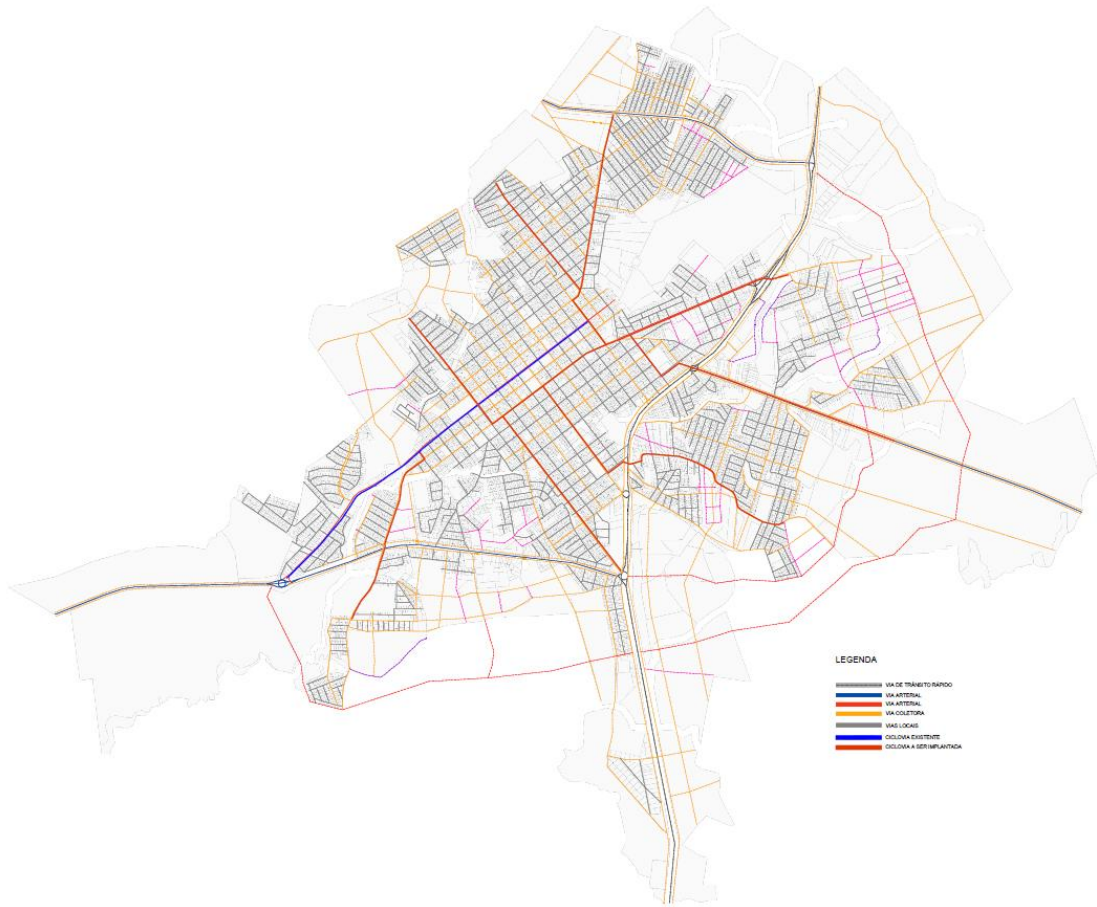


Figura 6 – Compatibilização dos modais de Transporte

Ações

- Analisar a compatibilizar os diferentes modais com os tipos de vias e suas características de acordo com a definição hierarquica definida no Plano Diretor.
- *Priorizar rotas do transporte coletivo em vias com estrutura compatível com o modal.*
- *Estudo de alteração de sentido de circulação viária, visando a melhoria do fluxo e a segurança no trânsito do município.*



Pólos Geradores De Tráfego



5. POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), no Manual de procedimentos para o tratamento de Polos Geradores de Tráfego, define-se como Polo Gerador empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

A implantação e operação de polos geradores de tráfego acarretam impactos na circulação viária, necessitando de análises e um tratamento que leve em consideração os efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos, onde muitas vezes ocasionam insegurança na via, assim como o aumento da demanda de estacionamento próximos a essas áreas.

Tal situação produz alguns impactos, tais como: congestionamentos, deterioração das condições ambientais da área de influência do polo gerador de tráfego, alteração do valor do solo e dos imóveis, entre outras, como pode ser visualizado na Tabela abaixo.

Tabela 6: Impactos derivados da implantação de Polos Geradores de Tráfego

Impactos	Descrição
Mobilidade	- Aumento do fluxo de veículos - Demanda por transporte público - Aumento do tempo de viagem - Congestionamentos - Conflito de tráfego - Estacionamento - Número de acidentes
Sócio - Econômico	- Alteração do valor do solo e dos imóveis - Níveis de emprego e renda - Fiscais - Custo de viagens - Uso de equipamentos urbanos e comunitários
Uso do Solo	Alterações: - no uso do solo e dos imóveis (atividades) - na ocupação do solo e densidade
Sócio - Ambiental	- Passagem urbana e patrimônio natural e cultural - Ecossistemas - Qualidade do ar - Nível de ruído - Vibrações

Fonte: REDEPGV (2010), baseado em KNEIB (2004)



5.1 Políticas e iniciativas existentes

Os polos geradores encontram-se espalhados por todo o município, quer sejam escolas, hospitais e até mesmo igrejas, dos quais, atraem um número significativos de pessoas, influenciando na fluidez do trânsito. A Figura a seguir identifica a localização de alguns polos e permite verificar que há uma quantidade significativa dos mesmos.

O município de Santo Antônio da Platina não possui uma Lei específica sobre polos geradores de tráfego, dispondo apenas da Lei nº 527 de 27 de outubro de 2006 referente ao estudo de impacto de vizinhança. O Plano Diretor revisado em 2025 apresenta mais informações sobre o tema e traz uma metodologia para E.I.V (Estudo de Impacto de Vizinhança). A figura abaixo identifica a localização dos polos geradores do município de Santo Antônio da Platina.

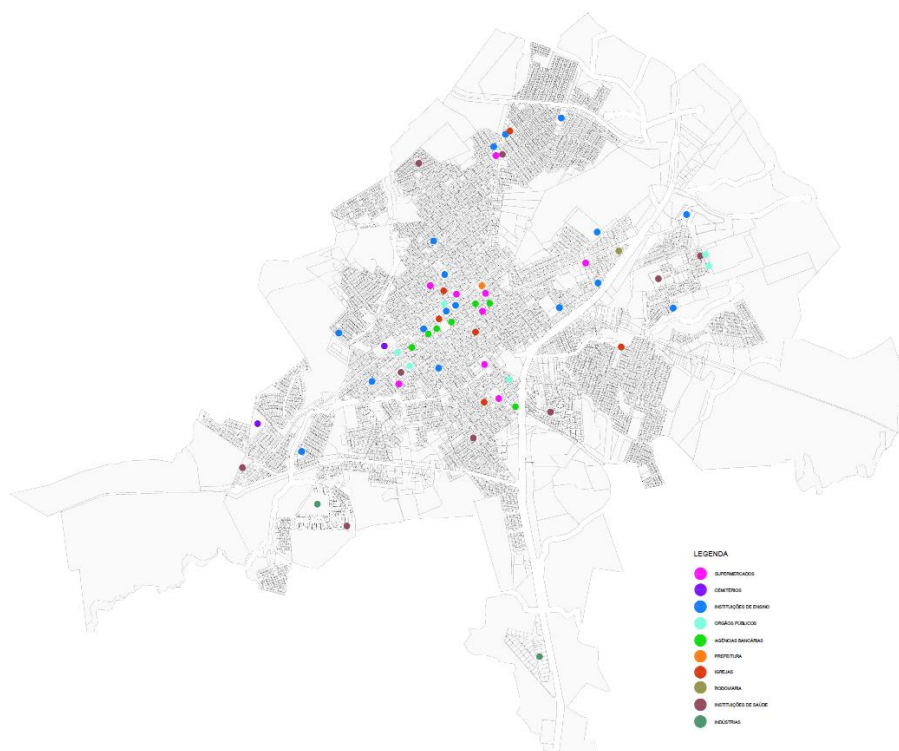
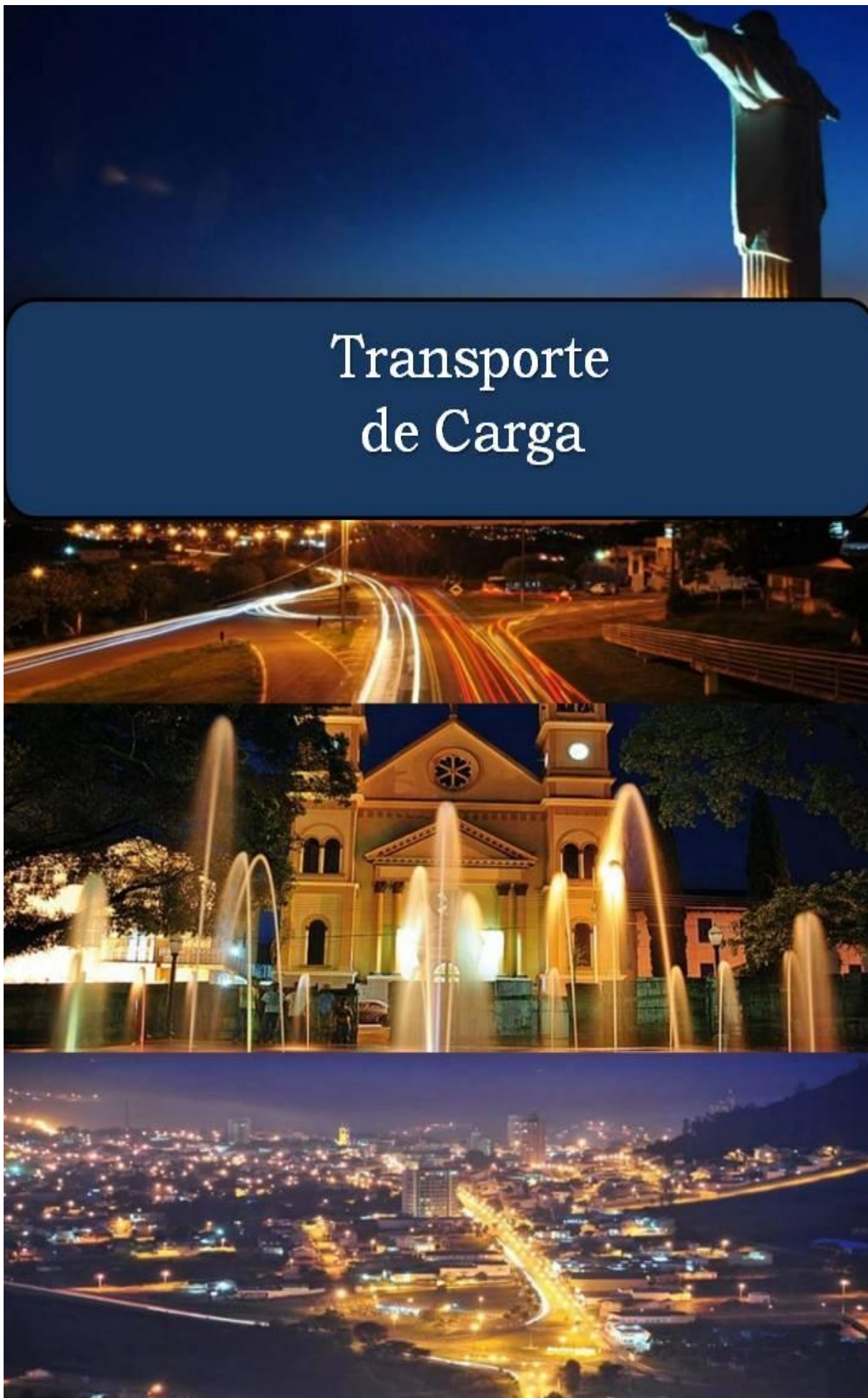


Figura 7 – Polos geradores de Santo Antônio da Platina

Ações

- Exigir que polos geradores apresentem o Estudo de Impacto de Vizinhança, conforme o Plano Diretor.





Transporte de Carga



6. TRANSPORTE DE CARGA

O transporte de carga em área urbana é, antes de tudo, uma atividade essencial para economia urbana do município. O movimento urbano de bens é o lado escondido do transporte e, por causa do crescimento dos impactos econômicos e ambientais, torna-se imprescindível um conhecimento mais profundo a respeito das operações logísticas, principalmente nas grandes áreas metropolitanas.

6.1 Proposta de regulamentação para trânsito de caminhões

Para a determinação da área de trânsito de caminhões, bem como a área determinada para a utilização de atividade de carga e descarga no município foi necessário analisar e definir os tipos de áreas a serem consideradas no mesmo (envolvem o transporte de carga). Abaixo são apresentadas as áreas definidas para a regulamentação do transporte de carga, bem como o quadrilátero de carga e descarga a ser considerado.

Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC: área do Município com restrição ao trânsito de caminhões, que concentra núcleos de comércio e de serviços.

Zona Especial de Restrição de Circulação: área ou via em zonas exclusivamente residenciais, com necessidade de restrição ao trânsito de caminhões, a fim de promover condições de segurança e/ou qualidade ambiental.

Vias com Restrição: vias e seus acessos com restrição ao trânsito de caminhões, em horário determinado por meio de regulamentação local, com características arterial ou coletora.

Autorização Especial de Trânsito para Caminhões - AETC: autorização prévia e específica destinada a permitir o acesso de caminhões em locais com restrição.



O município não contempla uma regulamentação destinada as vagas de carga e descarga, sendo necessário implantar a *CURTO PRAZO*, definindo as áreas para realização dessas atividades, possibilitando assim melhorias para o trânsito do município. O quadrilátero abaixo define a área para implantação do referido serviço no município de Santo Antônio da Platina, assim como os locais onde ocorre a necessidade da implantação de sinalização vertical e horizontal para carga e descarga.



DELIMITAÇÃO QUADRILÁTERO:

- RUA MAL. DEODORO DA FONSECA
- RUA TIRADENTES
- RUA RUY BARBOSA
- RUA MAL. FLORIANO PEIXOTO

Ações

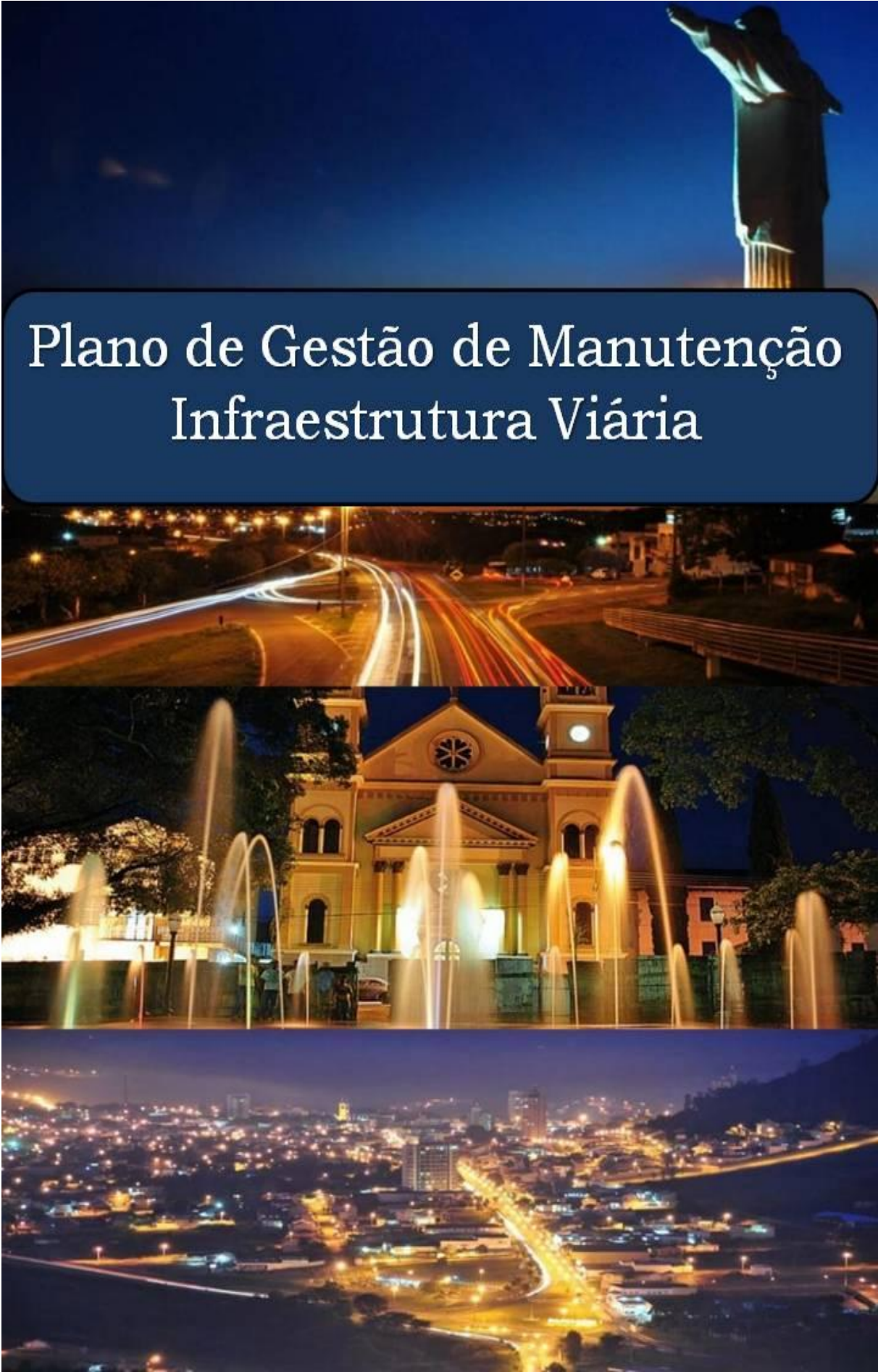
- Criação de legislação específica para implantação dos referidos locais para área de carga e descarga; bem como a definição de horários de restrições para tal atividade, contemplando também a proibição do fluxo de caminhões em determinado horários em vias arteriais e coletoras;
- Proibição do fluxo de caminhões na área central, ressaltando a importância da definição da tonelada mínima do veículo para tal restrição, permitindo assim um melhor fluxo veicular em horário comercial, acarretando melhorias significativas no trânsito do município.

Sugestão de restrição:

- **Vias Arteriais: 9h00min às 16h00min**
- **Algumas vias Coletoras**
 - Estudo para aumento da área de carga e descarga regulamentada.
 - Estabelecer regulamentação de restrição de horário para coleta de lixo na área central do município

Avaliar áreas residenciais onde seja necessário criar Zonas de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC OU Zona Especial de Restrição de Circulação, a fim de se proibir a circulação e estacionamento de caminhões e maquinários agrícolas que estacionam em vias locais em frente de residências prejudicando a circulação e comprometendo a segurança do local.





Plano de Gestão de Manutenção Infraestrutura Viária



7. PLANO DE GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Dentro das tarefas de manutenção e conservação do município, podem ser destacados os de manutenção ordinária, do qual, faz referências a atividade que devem ser realizadas regularmente (*curto prazo*), sendo semanalmente ou mensalmente, antes ou depois de uma temporada de chuvas. As atuações extraordinárias são as atuações que correspondem à aparição e deteriorações importantes ou generalidade que requerem uma reparação mais urgente ou à adequação de deficiências, ou erros construtivos (*médio/longo prazo*).

O seguinte esquema faz uma distinção entre as diferentes tarefas de manutenção que podem ser consideradas como ordinárias e aquelas que são de qualificação extraordinárias:

Manutenção ordinárias:

Operações Preventivas

- Limpeza de calçadas e estacionamentos;
- Limpezas de obras de arte;
- Melhoria de calçadas;
- Manutenção da sinalização;
- Melhorias na pavimentação.

Operações Curativas

- Reparação de pavimentação de calçadas;
- Reparação do mobiliário urbano;
- Reparação de caixas de passagem.

Atuações extraordinárias

Reabilitações estruturais

- Reabilitações estruturais;
- Implantação de pavimentação;
- Melhorias na drenagem;
- Redução de pontos de conflitos.



Necessita-se a *curto prazo* a manutenção do pavimento, em vias onde o transporte coletivo existente trafega, de forma a minimizar o tempo de percurso do usuário, bem como auxiliar na prevenção e a conservação dos veículos utilizados pelo transporte público. O município possui aproximadamente 20% da área urbana não pavimentada, como pode ser visualizado na Figura a seguir.

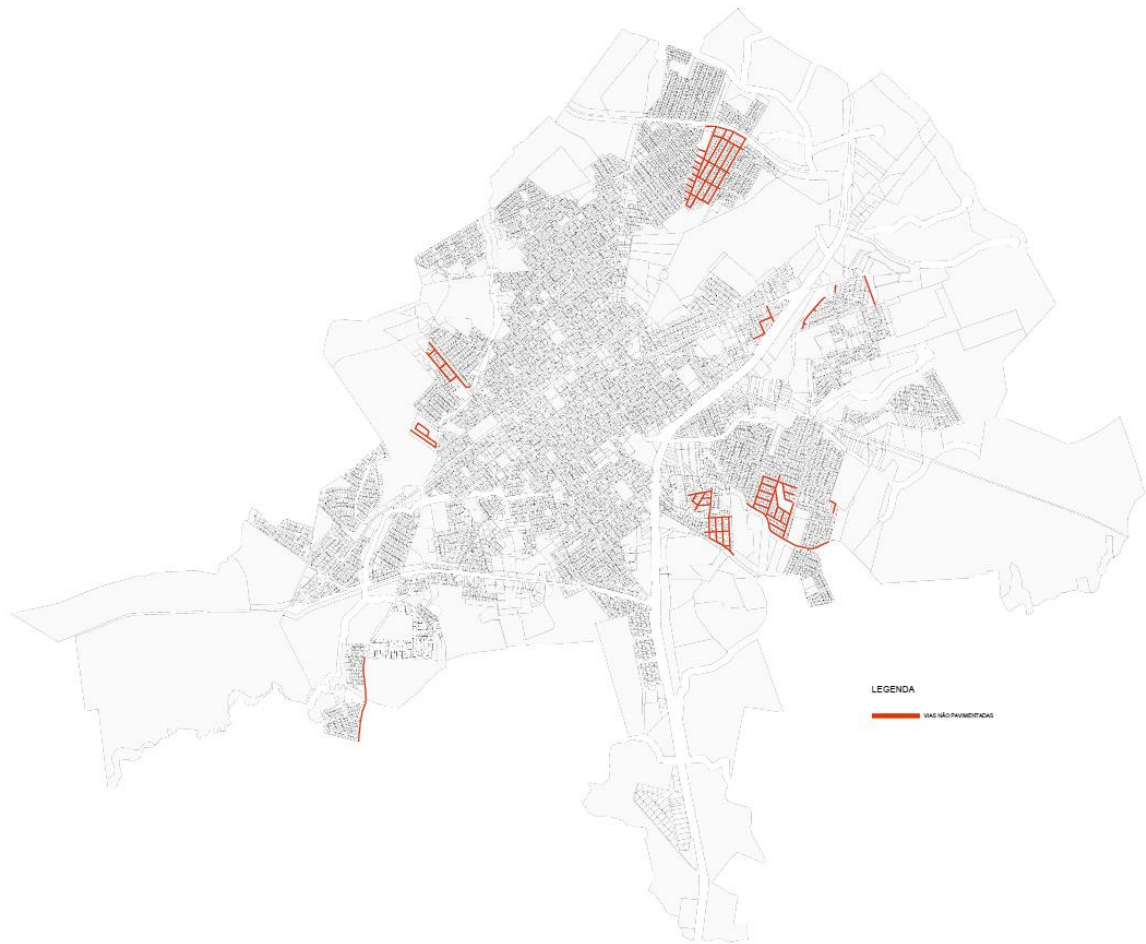


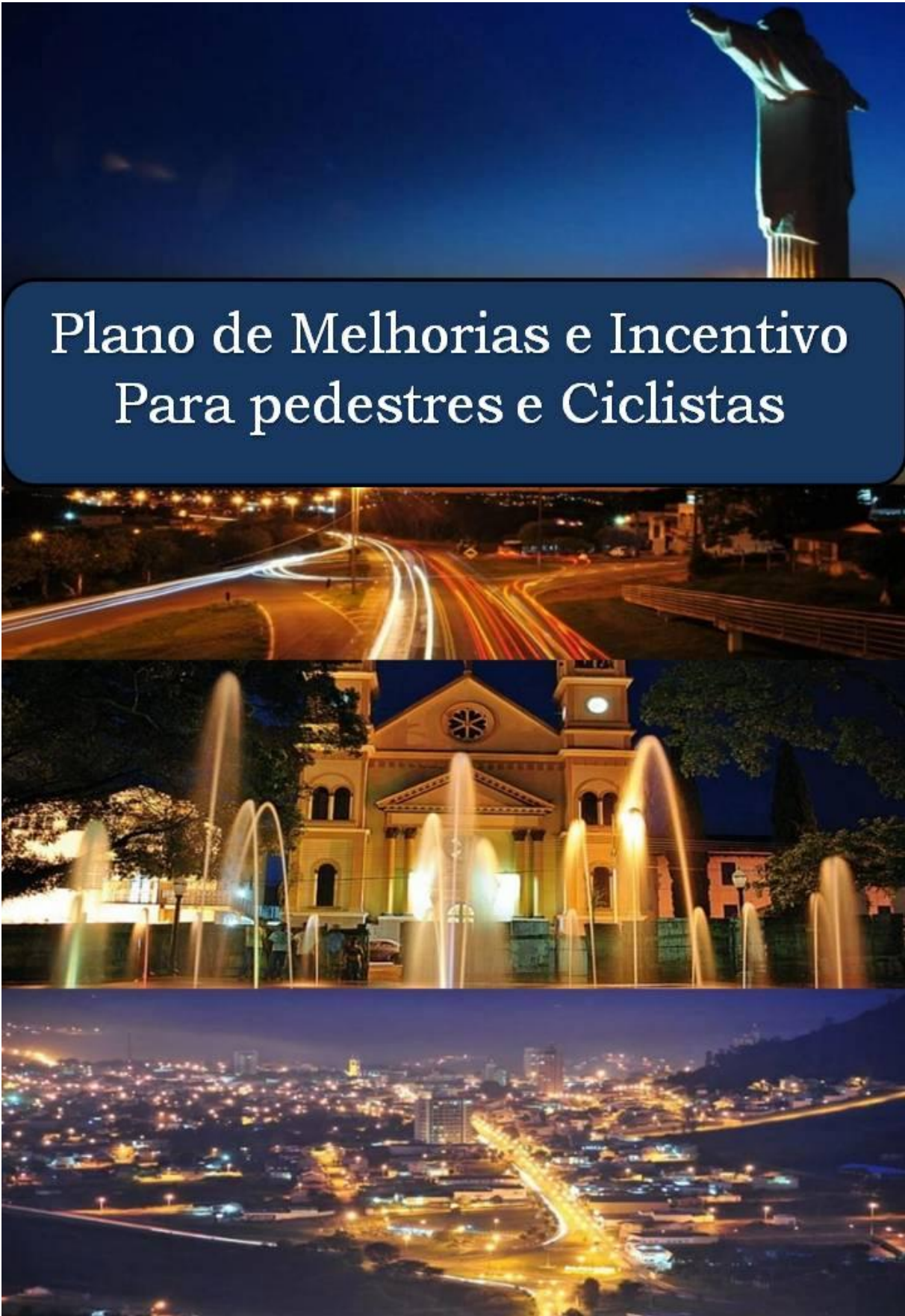
Figura 10: Situação pavimentação – Município de Santo Antônio da Platina



Ações

- Análise das condições do pavimento utilizado para as rotas de ônibus no município.
- Manutenção e pavimentação das vias utilizadas pelo transporte público e, das quais, se identificou irregularidades.
- Pavimentação das vias não pavimentadas.
- Manutenção de todas as vias pavimentadas.





Plano de Melhorias e Incentivo Para pedestres e Ciclistas



8. PLANO DE MELHORIAS E INCENTIVO PARA PEDESTRES E CICLISTAS

A elaboração do Plano tem por base a Norma Brasileira NBR 9050/2020, emitida pela ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas que estabelece os parâmetros e critérios técnicos para certificar a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Também são referências para desenvolvimento deste documento as diretrizes de guias e manuais elaborados por órgãos e associações.

A demarcação de uma rede contínua de corredores para o uso de pedestres e ciclistas prevê a indicação das áreas que devem ser produto de intervenções de implantação e melhorias nas calçadas, bem como nas vias cicláveis. Para tal análise, partiu-se dos eixos que apontam maiores demandas de deslocamento de pedestres.

8.1 Padronização de Calçadas

Verificou-se no município que não há a padronização de passeios, sendo necessário estabelecer um plano com os respectivos padrões tanto para a implantação dos novos passeios, como estabelecer a adequação dos existentes.

O município possui a Lei nº 598, de 03 de setembro de 2007, da qual, dispõe sobre a arborização no município e dá outras providências. A Lei regulamenta desde os tipos de arborização necessária até a competência das mesmas, porém, inexistente um plano de arborização, sendo este um item significativo para a padronização das calçadas no município.

A padronização do passeio é de grande importância para pedestres, principalmente aqueles que possuem mobilidade reduzida, pois dependem de largura suficiente para a mobilidade dos mesmos, juntamente com a mobília viária e a arborização presente no meio urbano.



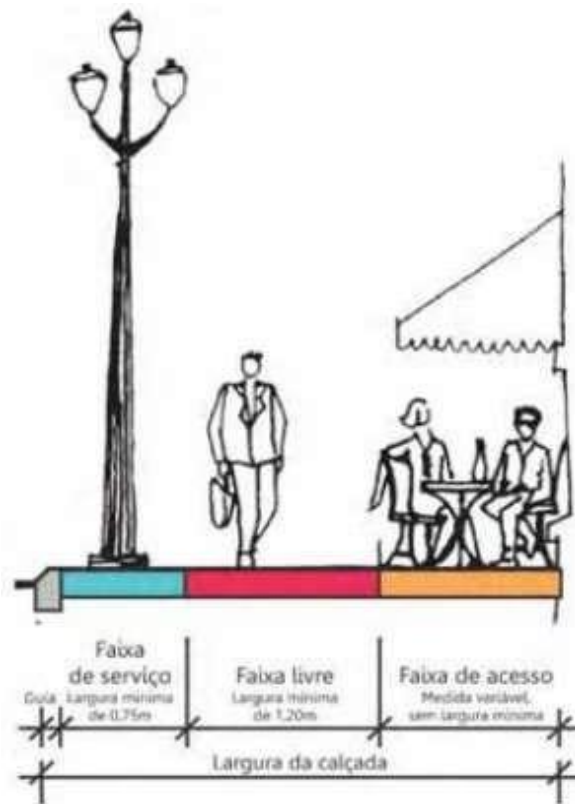


Figura 11: Largura da calçada

FONTE: SEPED, 2005 (adaptado por Tectran, 2013)

Com relação a arborização, inexistente no município, uma regulamentação ou definição de espécies a serem implantadas, não havendo uma padronização, e utilizando, muitas vezes, espécies que danificam as calçadas e passeios e influenciam na segurança dos usuários. A tabela abaixo indica as espécies arbóreas que não são indicadas na arborização urbana para calçadas.



Tabela 7: Espécies arbóreas que não são indicadas na arborização urbana para calçadas.

Nome Popular	Nome Científico
Chuva-de-ouro	Cassia fistula L.
Bisnagueira	Spathodea campanulata Beauv.
Flamboyant	Delonix regia Raf.
Figueirinha	Ficus benjamina Linn.
Mangueira	Mangifera indica L.
Munguba	Pachira aquatica Aubl.
Paineira	Chorisia speciosa St. Hill.
Sete-copas	Terminalia catappa L.
Sombreiro	Clitoria racemosa Benth.

Ações

- Fiscalização e adequação de passeios a serem implantados.
- Realizar adequação de passeios já existentes, com base no Plano Diretor.

8.2 Rede Cicloviária

O município de Santo Antônio da Platina não possui rede cicloviária, fazendo com que a utilização da bicicleta como meio de transporte no município não seja comum, o mesmo também não possui infraestrutura e local provido de segurança para a mobilidade. Sendo assim, o uso da bicicleta não está tão evidenciado no município, influenciando os mesmos a optarem por automóveis e/ou motocicletas para a locomoção, sendo o transporte coletivo pouco utilizado no município pelo mesmo ter sido implantado recentemente e ainda ser provido de deficiências na sua operação.

No entanto é possível identificar locais que a implantação de ciclovia seria viável, já que algumas Avenidas de ligação que dão acesso a área central do município possui relevo plano e com características estruturais que proporcionam maior segurança e conforto para os usuários. A Figura a seguir, também disponível no APÊNDICE D, mostra as vias utilizadas para a implantação da ciclovia, sendo estas vias, as quais, possui condições para a



implantação de uma malha cicloviária.

A Figura a seguir, também disponível no APÊNDICE D, mostra as vias utilizadas para a implantação da ciclovia, sendo estas vias, as quais, possui condições para a implantação de uma malha cicloviária.

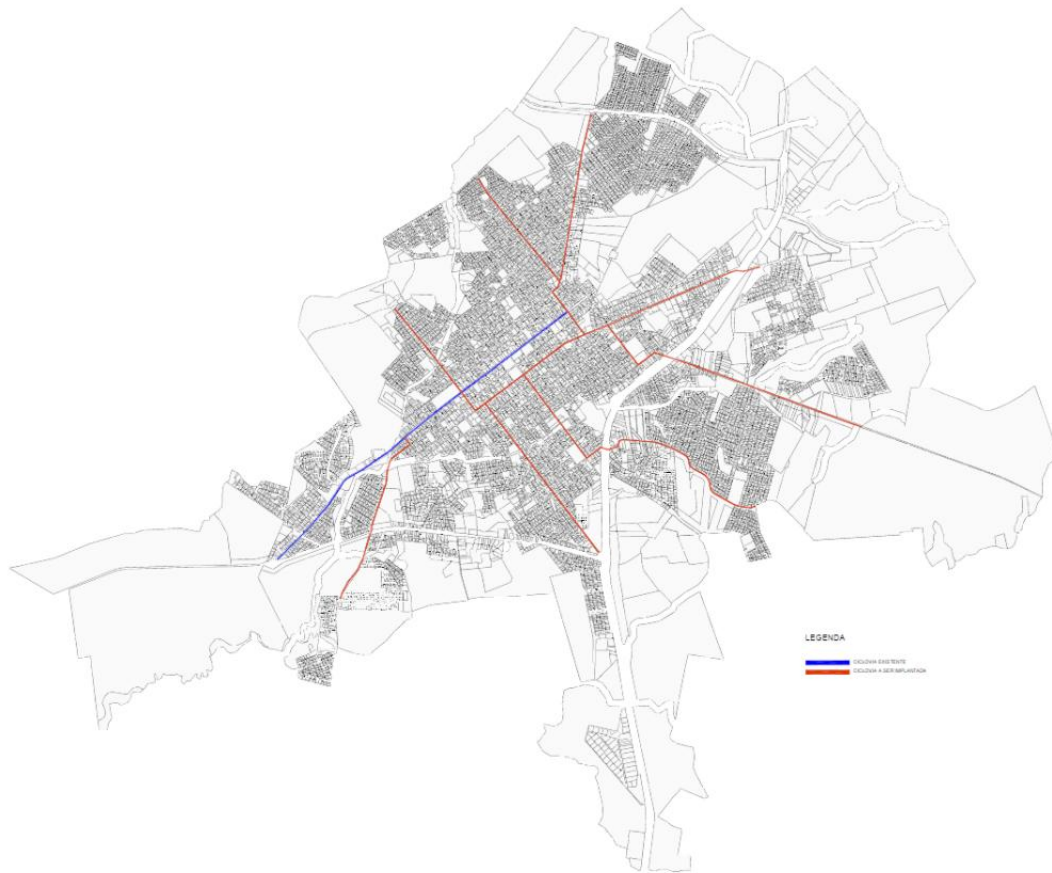


Figura 12: Malha cicloviária proposta

A mesma é composta pela Avenida Oliveira Motta, Rua Arthur Franco, Rua Rep. José Afonso, Rua Benjamin Constant e Av. Frei Guilherme Maria.

Outras infraestruturas também devem ser previstas na malha cicloviária a ser implantada como a implantação de bicicletários e paraciclos, cuja a implantações se dá nos principais pontos e vias da cidade, das quais, possuem ciclovia, sendo definido também o número de vagas necessárias.

Após o Sistema cicloviário ser implantado, a análise e o esforço devem ser dedicados à integração e expansão da rede existente, melhorando o sistema, com políticas de incentivo ao uso da bicicleta e de segurança viária, sendo também necessário a manutenção da mesma, ou seja, é necessária a gestão cicloviária, da ou apenas

Ação 1 – Realizar a conservação periódica e manutenção da



infraestrutura implantada: Esta ação consiste na conservação periódica e manutenção da infraestrutura de ciclovias, tanto na conservação do pavimento quanto na sinalização.

Ação 2: Realizar eventos periódicos que promovam os modos ativos de deslocamento: A ação consiste na promoção de eventos periódicos que estimulem o deslocamento utilizando bicicletas, como passeios ciclísticos, dos quais, evidencie o uso da bicicleta.

Para sua implementação, o poder público deve firmar parcerias com entidades, empresas, para a realização de eventos. Posteriormente, devem ser definidos os locais para a realização dos mesmos, assim como a divulgação.

Ação 3 – Implantar programas de orientação a ciclistas quanto ao uso da bicicleta. Esta ação consiste na implantação de programas de orientação a ciclistas quanto ao uso da bicicleta, ensinando regras básicas para a utilização segura do sistema viário urbano (rede ciclável ou rede geral).

Para a devida implementação, o município também deve firmar parcerias com outras entidades para a realização de cursos e eventos. Posteriormente, deve ser elaborado um programa (periodicidade, local, público-alvo, entre outros) com a contínua divulgação das ações.

8.2.1 Plano de manutenção da malha cicloviária após a implantação

O pavimento das ciclovias exige manutenção periódica porque a ação das intempéries e o uso geral provocam um desgaste natural. Para isso, sugere-se a elaboração de um plano de manutenção do pavimento a LONGO PRAZO nas ciclovias após a implantação, considerando também para a outras que serão implantadas no município, não esquecendo os requisitos básicos do pavimento: superfície de rolamento regular impermeável, antiderrapante e visualmente diferenciável do passeio de pedestres, favorecendo a drenagem, evitando possíveis empoçamentos e a degradação precoce.

8.2.2 Integração com outros modos de transporte e com o município

O relevo da cidade de Santo Antônio da Platina é bastante acentuado, sendo assim, a utilização de bicicletas deslocamentos não ocorrem em uma quantidade significativa. Uma das maneiras de aumenta-lo é possibilitar sua

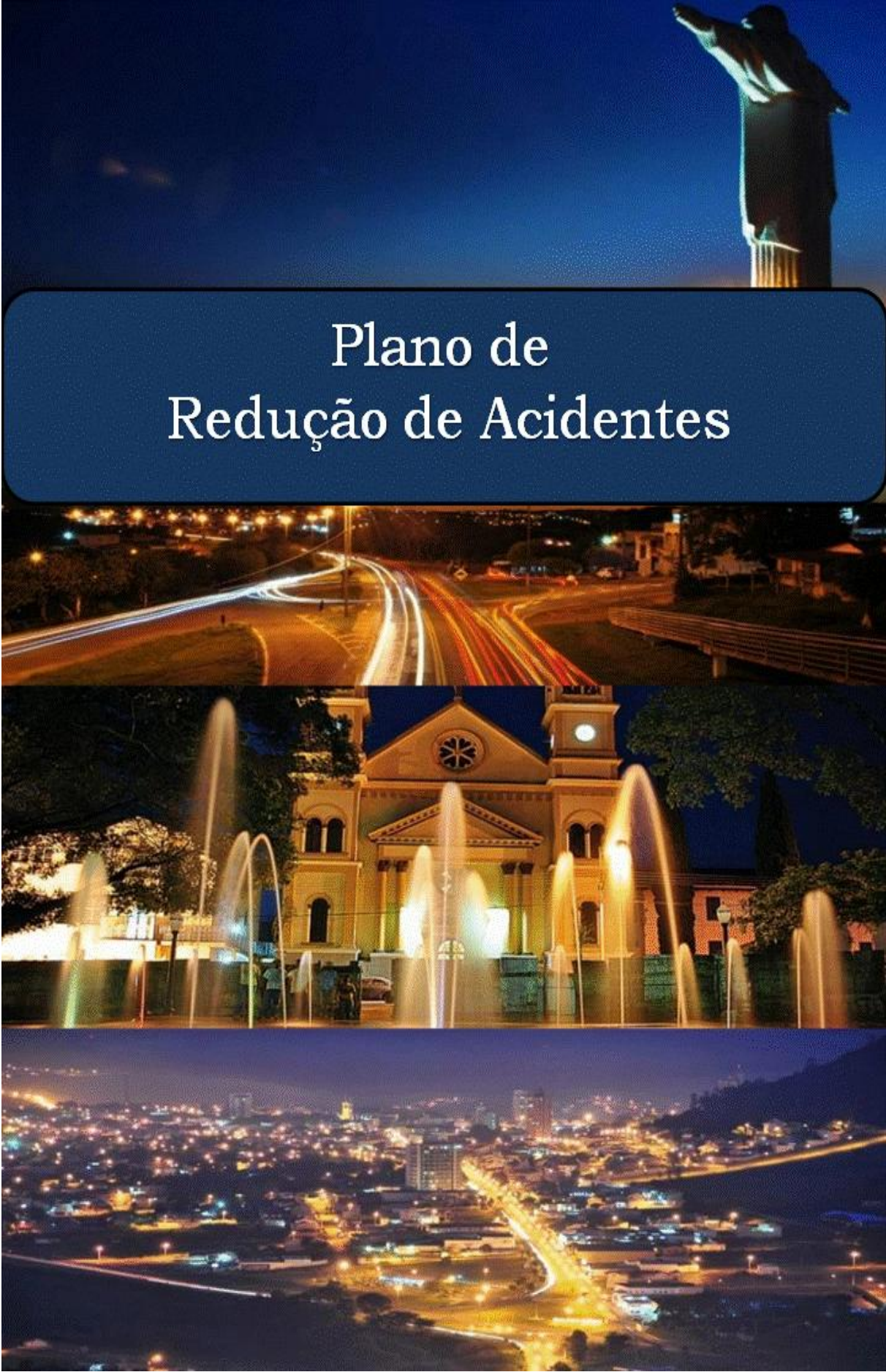


transferência com o sistema de ônibus. Assim, o usuário poderá realizar uma parte da sua viagem com a bicicleta, percorrendo quantidade razoável de quilômetros e com o menor esforço físico e outra parte com o transporte coletivo. Para tanto, são imprescindíveis bicicletários ou paraciclos em pontos com maior fluxo de ciclista.

Ações

- Análise de viabilidade para a implantação de malha cicloviária, com garantia de espaço destinado exclusivamente para esse modal, planejando interligações com outras regiões da cidade.
- Implantação de malha cicloviária conforme análise de viabilidade.
- Analisar as condições de segurança dos usuários.
- Promover políticas de incentivos ao uso do modal.
- Manutenção da malha cicloviária existente.
- Realizar trabalho junto as empresas para a criação de espaços dedicados a estacionamentos e vestiários nos locais de trabalho, incentivando assim o uso do modal.
- Destinar espaço à implantação de bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos (municipais);
- Estabelecimentos comerciais de médio e grande porte deverão implantar área de estacionamento de bicicletas dentro dos limites de seu lote, ou, no máximo, utilizando faixa de acesso da calçada, desde que a faixa livre mínima seja garantida.





Plano de Redução de Acidentes



9. PLANO DE REDUÇÃO DE ACIDENTES

O Plano de redução de acidentes visa estabelecer diretrizes e procedimentos técnicos e operacionais, nos diversos aspectos que envolvam o trânsito no ambiente urbano, de modo que se possa realizar ações para ordenar a circulação dos modos de transporte, a diminuir os conflitos entre os modos diferentes e entre os modos iguais e à garantia da segurança dos usuários das vias e dos cidadãos de Santo Antônio da Platina.

O município possui uma frota de 33.202 veículos (DENATRAN – dezembro 2024), com um crescimento de 2,54% ao ano quando comparado com o ano anterior. Como essa taxa de crescimento é bastante acentuada, incorporando quase 1000 veículos por ano, medidas para se reduzir os acidentes de trânsito no município se tornam imprescindíveis.

9.1 Implantação de um sistema de Registro e Acompanhamento dos acidentes de Trânsito

- Criar dentro da estrutura do trânsito municipal um setor específico para estatística, onde serão realizadas atividades de coleta e análise dos dados;
- Estabelecer junto aos órgãos de registro de acidentes (Polícia Militar, Hospitais, Siate, Samu) procedimentos para coletas de dados estatísticos de acidentes de trânsito no município
- Desenvolver através dos dados coletados um mapeamento de pontos críticos para planejamento de ações de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito com o objetivo de reduzir acidentes;

9.2 Campanhas Educativas

Construir uma política de envolvimento de toda a sociedade, campanhas e programas voltados a:

- Segurança do motorista;
- Segurança do pedestre;
- Segurança para motociclistas;



- Segurança para ciclistas;
- Segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros.

9.3 Diretrizes

As ações para redução de acidentes de trânsito são aqui fundamentadas em cinco pilares: fiscalização, educação, saúde, infraestrutura.

9.3.1 Fiscalização

As ações de fiscalização têm como finalidade a organização do sistema de trânsito e transporte visando uma maior segurança, fluidez e comodidade na movimentação de veículos e pedestres e a convivência pacífica dos cidadãos. São enumeradas, a seguir, ações importantes de fiscalização para a garantia de melhorias na segurança no trânsito:

- Implantação de uma equipe de fiscalização própria do município (Agentes de Trânsito) para garantia da obediência das leis previstas (Circulação e Sinalização)
- Capacitação adequada dos profissionais da fiscalização (treinamento dos agentes, aumento do efetivo do corpo de agentes);
- Implantação da fiscalização eletrônica;

9.3.2 Educação

No que se refere a Educação para o Trânsito se torna imprescindível o desenvolvimento de atividades de sensibilização da importância do respeito às leis e à sinalização de trânsito para evitar acidentes e, também, atividades de capacitação das pessoas para que possam conduzir seus veículos ou transitar a pé, com segurança. Ações importantes de educação neste âmbito:

- Inclusão do tema no cotidiano das escolas em todos os níveis com aulas teóricas e práticas;
- Melhorias no processo de formação e reciclagem de condutores;



- Campanhas educativas permanentes utilizando todas as formas de comunicação de massa;
- Parcerias com entidades Público-Privada para sensibilização dos diversos usuários do trânsito;

9.3.3 Saúde

Este campo consiste em iniciativas que visam promover a saúde com ações em mobilidade urbana, em especial, o estímulo e o fomento de ações práticas para a redução de mortes ou da gravidade de lesões às vítimas de acidente de trânsito. Inclui-se neste aspecto a amenização das consequências dos acidentes por parte de um adequado atendimento médico. Assim, cita-se como ações de saúde a capacitação de agentes de saúde e o investimento em equipamentos adequados ao atendimento de emergência, além de também utilizar das redes de assistência à saúde em comunidades como elementos propagadores de campanhas educativas.

9.3.4 Infraestrutura

O pilar infraestrutura é referente às iniciativas de melhorias na infraestrutura física e de sinalização nas vias urbanas e rodoviárias de forma a proporcionar maiores níveis de segurança. É indicado que as ações neste campo sejam voltadas, em especial, para os principais fatores de risco de acidentes presentes em vias e para os usuários mais vulneráveis no trânsito, como os pedestres, ciclistas e motociclistas.

Tais ações devem se traduzir também em processo de revisões nas normas, aprovação de projetos e loteamentos, das calçadas e raios de visão de cruzamentos e garantir a unificação da sinalização viária implantada, além de identificar, através de levantamentos estatísticos, os pontos favoráveis a acidentes e realizar intervenções corretivas e preventivas.

Ações

- Criar dentro da estrutura do trânsito municipal um setor específico para estatística, onde serão realizadas atividades de coleta e análise dos dados.
- Estabelecer junto aos órgãos de registro de acidentes (Polícia Militar, Hospitais, Siate, Samu) procedimentos para coletas de dados estatísticos de acidentes de trânsito no município.



- Desenvolver através dos dados coletados um mapeamento de pontos críticos para planejamento de ações de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito com o objetivo de reduzir acidentes.
- Realizar campanhas educativas.





Programa de Melhorias Para o Transporte Coletivo



10. PROGRAMA DE MELHORIAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

Após as pesquisas realizadas no município, observou-se que grande parte da população que possui veículo próprio se desloca com o mesmo para o centro da cidade. A parcela da população que não possui veículo transita a pé pelo município, onde muitas vezes por necessidade, são submetidos a caminhar até o centro sob sol, chuva, calçadas ocupadas de forma desordenadas, falta de calçadas entre outros para realizar seus respectivos compromissos.

Notou-se nos dados da pesquisa, que todos os entrevistados, incluindo também os que possuem veículo próprio, utilizariam o transporte público caso este fosse ofertado na região, influenciaria de forma positiva o trânsito do município, diminuindo o fluxo de veículos, tornando o transporte público um benefício para a população em geral, principalmente para aqueles que não possuem meio de locomoção.

Ações

- Estudo para atualização do transporte publico coletivo.

Os itinerários definidos a seguir tratam-se de propostas para melhoria do sistema de transporte público coletivo existente no município.

LINHA 01 – PLATINA (19 KM)CENTRO / DISTRITO PLATINA

SENTIDO: CENTRO (SHOPPING PLATINA) / DISTRITO PLATINA

RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO - SHOPPING PLATINA (INÍCIO LINHA)

AVENIDA CORONEL OLIVEIRA MOTTA

RUA JOSÉ BONIFÁCIO

RUA MARECHAL DEODORO

RUA JOAQUIM RIBEIRO MENDES

RUA RUY BARBOSA

RUA TIRADENTES

RUA DAS ACÁCIAS

RUA 24 DE MAIO

BR 153

RODOVIA DEPUTADO BENEDITO LÚCIO MACHADO



DISTRITO PLATINA

SENTIDO: DISTRITO PLATINA / CENTRO (SHOPPING PLATINA)

RODOVIA DEPUTADO BENEDITO LÚCIO MACHADO

BR 153

RUA DOM PEDRO II

RUA MARECHAL DEODORO

SHOPPING PLATINA - (FINAL LINHA)



Figura 13: Linha 01 – Platina
FONTE: GASINI

LINHA 02 – APARECIDINHO (16 KM) APARECIDINHO / CENTRO / VITÓRIA RÉGIA

SENTIDO: APARECIDINHO / CENTRO / VITÓRIA RÉGIA

RUA JOSÉ SANCHES GARCIA (INÍCIO LINHA)

RUA CLEMENTE JOSÉ DE CARVALHO

RUA JOSÉ GARCIA

RUA ANTÔNIO DE CASTRO VILLAS BOAS

RUA 19 DE DEZEMBRO

RUA JOSÉ BONIFÁCIO

RUA MARECHAL DEODORO

RUA JOAQUIM RIBEIRO

RUA RUY BARBOSA

RUA TIRADENTES

RUA DONA MARIA DALILA PINTO

RUA DEPUTADO BENEDITO LUCIO MACHADO (ENTRADA TREVO – BR 153)

PR 439

RUA ARTHUR CELESTINO DA SILVA



RUA BENEDITO RODRIGUES DOS SANTOS

SENTIDO: VITÓRIA RÉGIA/ CENTRO / APARECIDINHO

RUA BENEDITO DOS SANTOS

RUA DEP. RAUL REZENDE

RUA VEREADOR JOSÉ CORREIA

RUA ARTHUR CELESTINO DA SILVA

RUA BOLÍVIA

RUA DEPUTADO LÚCIO MACHADO

RUA 13 DE MAIO

RUA JOAQUIM RIBEIRO

RUA RUY BARBOSA

RUA FLORIANO PEIXOTO - SHOPPING PLATINA

AVENIDA CORONEL OLIVEIRA MOTTA

RUA DÁRIO VILLELA BITENCOURT

RUA ANTÔNIO DE CASTRO VILLAS BOAS (FINAL LINHA)



Figura 14: Linha 02 – Aparecidinho
FONTE: GASINI

LINHA 03 – JD. SÃO PEDRO (5 KM) CENTRO / JD. SÃO PEDRO / VL. SANTA CRUZ

SENTIDO: CENTRO / JD. SÃO PEDRO / VL. SANTA CRUZ

RUA FLORIANO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (INÍCIO LINHA)



AVENIDA CORONEL OLIVEIRA MOTTA
 RUA DEPUTADO BENEDITO LÚCIO MACHADO
 RUA DEPUTADO JOSÉ AFONSO
 RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO
 RUA DOS ESTUDANTES
 RUA DÁRIO VILLELA BITENCOURT
 RUA SANTOS DUMONT
 RUA PASTOR ADÃO RIBEIRO

SENTIDO: VL. SANTA CRUZ/ JD. SÃO PEDRO / CENTRO

RUA ANTÔNIO DE CASTRO VILLAS BOAS
 RUA 19 DE DEZEMBRO
 RUA JOSÉ BONIFÁCIO
 RUA MARECHAL DEODORO
 RUA FLORIANO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (FINAL LINHA)



Figura 15: Linha 03 – Jd. São Pedro
 FONTE: GASINI



LINHA 04 – RODOVIÁRIA / HGR / JD. BELA MANHÃ (12 KM) CENTRO / RODOVIÁRIA / HGR / JD. BELA MANHÃ / VL. CLARO

SENTIDO: CENTRO / RODOVIÁRIA / HGR / JD. BELA MANHÃ

RUA FLORIANO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (INÍCIO LINHA)

AVENIDA CORONEL OLIVEIRA MOTTA

RUA JOSÉ BONIFÁCIO

RUA RUI BARBOSA

AVENIDA FREI GUILHERME MARIA – ACESSO TREVO BR 153

AVENIDA GOVERNADOR MOISÉS LUPION

RUA ROSÁRIO AGOSTINHO

RUA ALDO DE OLIVEIRA

HOSPITAL GERAL REGIONAL

SENTIDO: HGR / JD. BELA MANHÃ / CENTRO

HOSPITAL GERAL REGIONAL

RUA ALDO DE OLIVEIRA

AVENIDA GOVERNADOR MOYSÉS LUPION – ACESSO TREVO BR 153

BR 153

RODOVIA DEPUTADO LÚCIO MACHADO

RUA IVO FARTO BRITO

RUA MARCÍLIA ALVES DE SOUZA

AVENIDA GALIANO ANTÔNIO DA SILVA

RUA APARECIDO VENCESLAU DA SILVA

RUA OTÁVIO CASSAROTTI

RUA DAS MARGARIDAS

RODOVIA DEPUTADO LÚCIO MACHADO

BR 153

RUA 24 DE MAIO

RUA RUY BARBOSA

RUA FLORIANO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (FINAL LINHA)





FONTE: GASINI

LINHA 05 – VL. RICA / UPA (8 KM)CENTRO /VL. RICA / UPA

SENTIDO: CENTRO / VL. RICA / UPA

RUA FLORIADO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (INÍCIO LINHA)

AVENIDA CORONEL OLIVEIRA MOTTA

RUA JOSÉ BONIFÁCIO

RUA 13 DE MAIO

RUA SEBASTIÃO DE SOUZA COELHO

RUA RUY BARBOSA

RUA JULIO GIOVANNETTI

PR 439

AVENIDA JOSÉ DE PALMA RENNÓ / AVENIDA CORONEL DE OLIVEIRA MOTTA

SENTIDO: VL. RICA / UPA/ CENTRO

AVENIDA CORONEL DE OLIVEIRA MOTTA

RUA ARTHUR FRANCO

RUA 7 DE SETEMBRO

RUA JOSÉ BONIFÁCIO

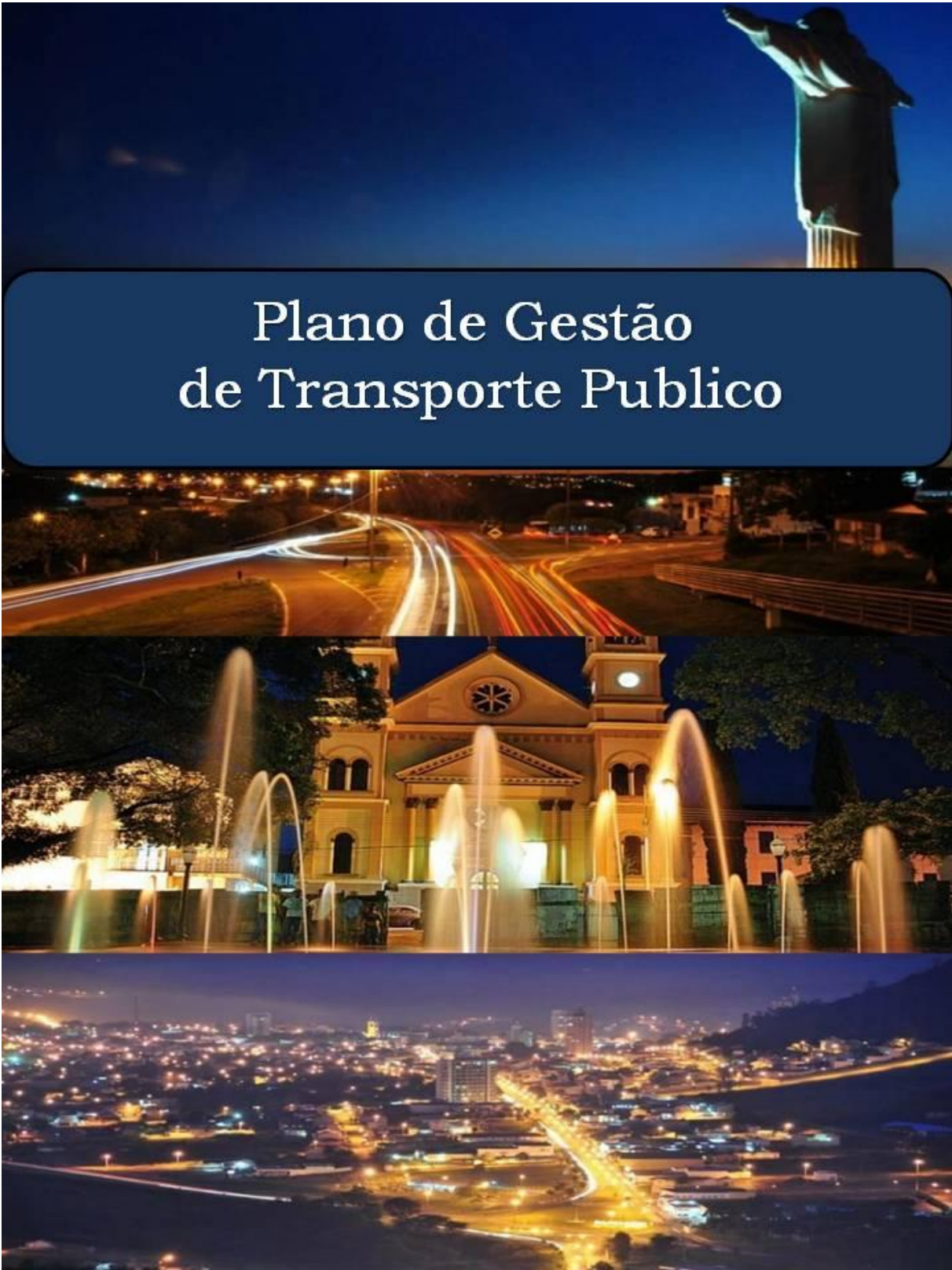
RUA MARECHAL DEODORO

RUA FLORIANO PEIXOTO – SHOPPING PLATINA (FINAL LINHA)



Figura 17: Linha 05 – Vl. Rica / UPA
FONTE: GASINI





Plano de Gestão de Transporte Público



11. PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO

11.1 Taxi

O transporte por taxi em Santo Antônio da Platina, é composto por uma frota pequena de veículos. Pelo fato do transporte coletivo no município ainda ser deficiente e necessitar de ajustes, o serviço ainda é utilizado, dividindo também com a demanda de que utiliza o moto taxi como transporte e futuramente de motoristas de aplicativos.

A lei nº 46/73 existente no município dispõe sobre o serviço de táxi na cidade, sendo a mesma em vigência a muitos anos. Ocorre a necessidade de análise da referida Lei, observando a viabilidade de acrescentar algo para a melhoria do serviço prestado no município.

Ações

- Readequação da Lei do serviço de táxi prestado no município.
- Fiscalização dos serviços prestados à população, bem como a análise das condições dos serviços destes.
- Readequação dos pontos de táxi no município, bem como as vagas disponibilizadas aos mesmos para que estas não comprometam a circulação viária.

11.2 Moto Taxi e Moto Entrega

O serviço de moto taxi e Moto entrega no município é regulamentado pela Lei nº169/2002, onde a mesma permite que a motocicleta realize transporte de passageiros e carga no município, mediante cobrança de tarifa, porém não há controle sobre esse tipo de transporte. A Prefeitura do município não possui os dados com relação ao número de moto taxistas assim como a tarifa cobrada pelos mesmos.

A Lei acima mencionada, deve estar em acordo com a Lei federal 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamenta o exercício das atividades dos



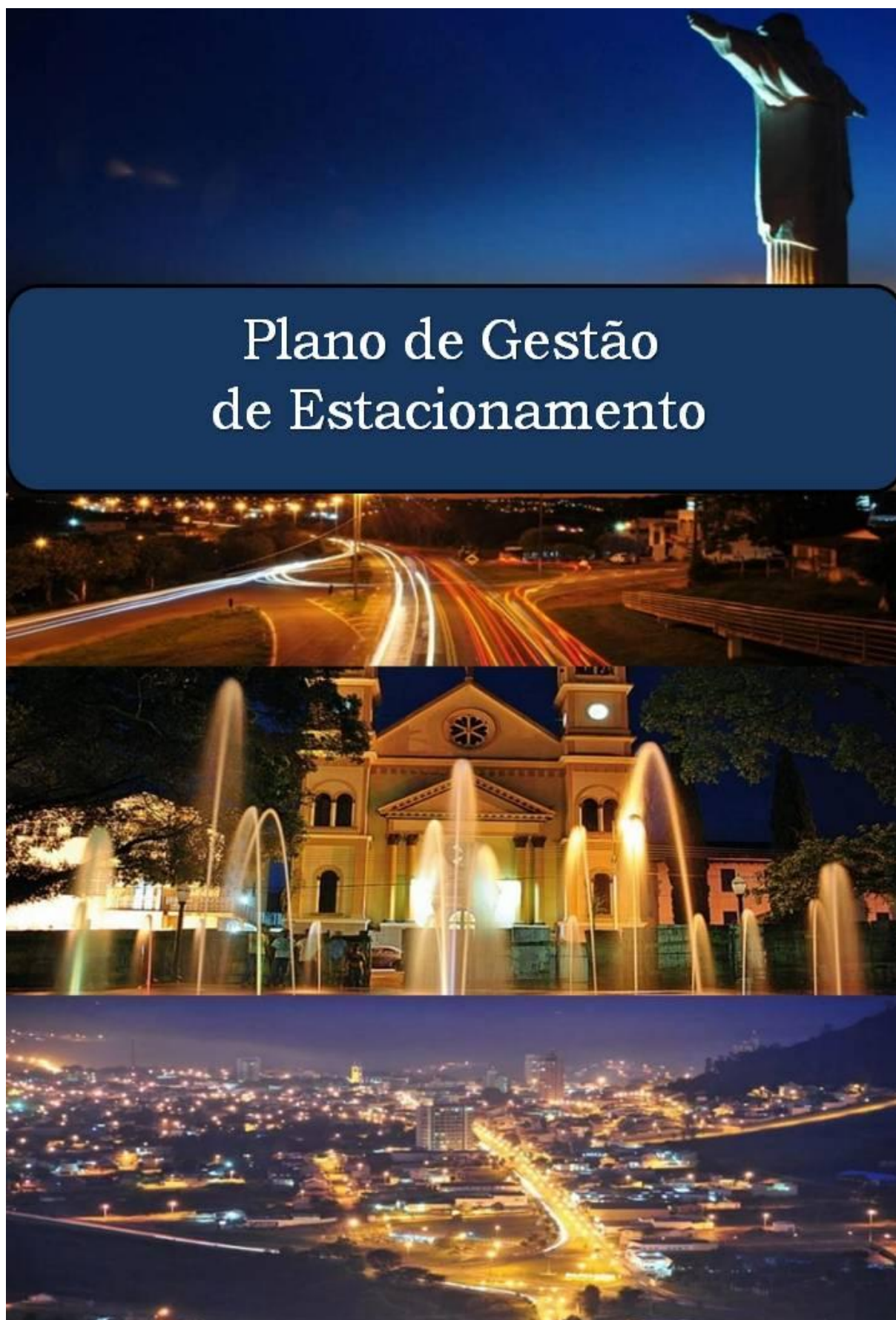
profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas, “moto-frete”, estabelece regras gerais para a regulamentação deste serviço e dá outras providências. De acordo também com o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), na Resolução nº 943, de 28 de março de 2022, estabelece os requisitos mínimos de segurança para esse tipo de transporte.

A importância em se regulamentar esse serviço e estabelecer a fiscalização do serviço se torna imprescindível para a segurança do usuário que utiliza esse tipo de serviço.

Ações

- Levantar a quantidade de motociclistas que realizam o serviço no município;
- Revisar a lei nº169/2002, adequando a legislação vigente
- Promover a regularização do serviço de moto taxi;
- Fiscalizar o serviço de moto taxi e moto frete no município, verificando se a situação atual está de acordo com as Leis mencionadas acima.
- Prever a implantação sobre lei de futuros motoristas de Aplicativos





Plano de Gestão de Estacionamento



12. PLANO DE GESTÃO DE ESTACIONAMENTO

A gestão do estacionamento se converte num instrumento imprescindível para o planejamento da mobilidade, porém apresenta uma complexidade enorme devido às diferentes dinâmicas associadas tanto à sua localização em diversas áreas dos municípios (áreas comerciais, de serviços e residenciais), quanto a população que faz uso do mesmo, como entidades, residentes e visitantes. A referida situação acarreta a necessidade de implementação de políticas diferenciadas de estacionamento, onde o mesmo é fundamental para a excelência da mobilidade em um município, devido a relação direta com a acessibilidade, circulação, utilização do espaço público e principalmente devido a ligação com a utilização do transporte individual, e consequentemente relacionado ao transporte público em um município.

12.1 Situação Atual do Município

Na área central da cidade de Santo Antônio da Platina, já se constata uma disputa por vagas de estacionamento. É comum os motoristas optarem por estacionar em locais particulares, sendo que estes são encontrados em áreas comerciais, por ser uma medida mais ágil. No que se refere as áreas de estacionamento é comum encontrar veículos estacionados em locais irregulares já pela falta de estacionamento, principalmente em dias chuvosos.

O município, por não ter um trânsito municipalizado, não possui condições legais para a operação do sistema de estacionamento rotativo, porém constatou-se a existência de placas relacionadas a Zona Azul, em que já foi implantada e operada em um período, das quais não possuem nenhuma funcionalidade, havendo a falta de rotatividade e ausência de vagas disponíveis de estacionamento, principalmente junto a área comercial.

A existência das referidas placas de Zona Azul mencionada acima se dá pelo fato da existência da Lei 639/2007, que dispõe sobre a utilização de bem público de uso comum do povo, como áreas de estacionamento rotativo pago e dá outras providências, ficando a poder do município estabelecer em locais



previamente determinados a área para estacionamento rotativo, denominado “ZONA AZUL”.

De acordo com o Decreto Nº160/08, em conformidade com a Lei descrita acima, ficou estabelecido como área de estacionamento rotativo, destinados para estacionamento de veículos automotores, os trechos das Ruas abaixo relacionados:

- Rua MARECHAL DEODORO (Trecho: entre a Rua Marechal Floriano Peixoto e a Rua Tiradentes)
- Rua RUY BARBOSA (Trecho: entre Rua Marechal Floriano Peixoto e Rua Tiradentes)
- Rua WENCESLAU BRAZ (Trecho: entre Av. Cel. Oliveira Motta e Rua Ruy Barbosa)
- Rua CEL. CAPUCHO (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)
- Rua RIO BRANCO (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)
- Rua 24 DE MAIO (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)
- Rua CEL. JOAQUIM RODRIGUES DO PRADO (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)
- Rua MUNHOZ DA ROCHA (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)
- Rua TIRADENTES (Trecho: entre a Av. Cel. Oliveira Motta e Rua 13 de Maio)

12.2 Cenários de fluidez com restrição de estacionamento

Para garantir uma melhor fluidez do trânsito, se faz necessário adotar medidas de restrição de estacionamento, sendo medidas definitivas ou até mesmo aplicadas em alguns dias e horários de maior pico durante a semana, evitando congestionamentos e facilitando as conversões nessas vias,



principalmente em semáforos, propiciando também melhorias no trajeto do transporte coletivo.

Assim, através de contagens realizadas e estudos de capacidade viária, sugere-se a proibição de estacionamento em um lado, nas seguintes vias no período de tempo a seguir:

Tabela 8: Capacidade Viária

Via	Volume de tráfego horário (veic/h)	Proibição de estacionamento (1 lado da via)
Rua Marechal Deodoro	429	Médio prazo
Rua Ruy Barbosa	309	Médio prazo
Rua Coronel Joaquim Rodrigues do Prado	704	Curto prazo
Rua 24 de Maio	225	Médio prazo
Rod Deputado Benedito Lúcio Machado	631	Curto prazo

Vale ressaltar que a fiscalização para as referidas proibições é essencial para o sucesso na aplicação das medidas, uma vez que agentes poderão autuar o motorista que descumprir o que foi estabelecido.

Ações

Curto prazo:

- Municipalização do trânsito no Município.
- Definição da área para estacionamento rotativo, “ZONA AZUL”.
- Determinação da equipe para fiscalizar o trânsito do município.
- Implantação de sinalização vertical e horizontal para cumprimento do estabelecido
- Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.



Médio prazo:

- Analisar os pontos onde são considerados críticos, com um fluxo veicular superior.
- Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.
- Implantação de sinalização vertical e horizontal nos trechos de alteração.

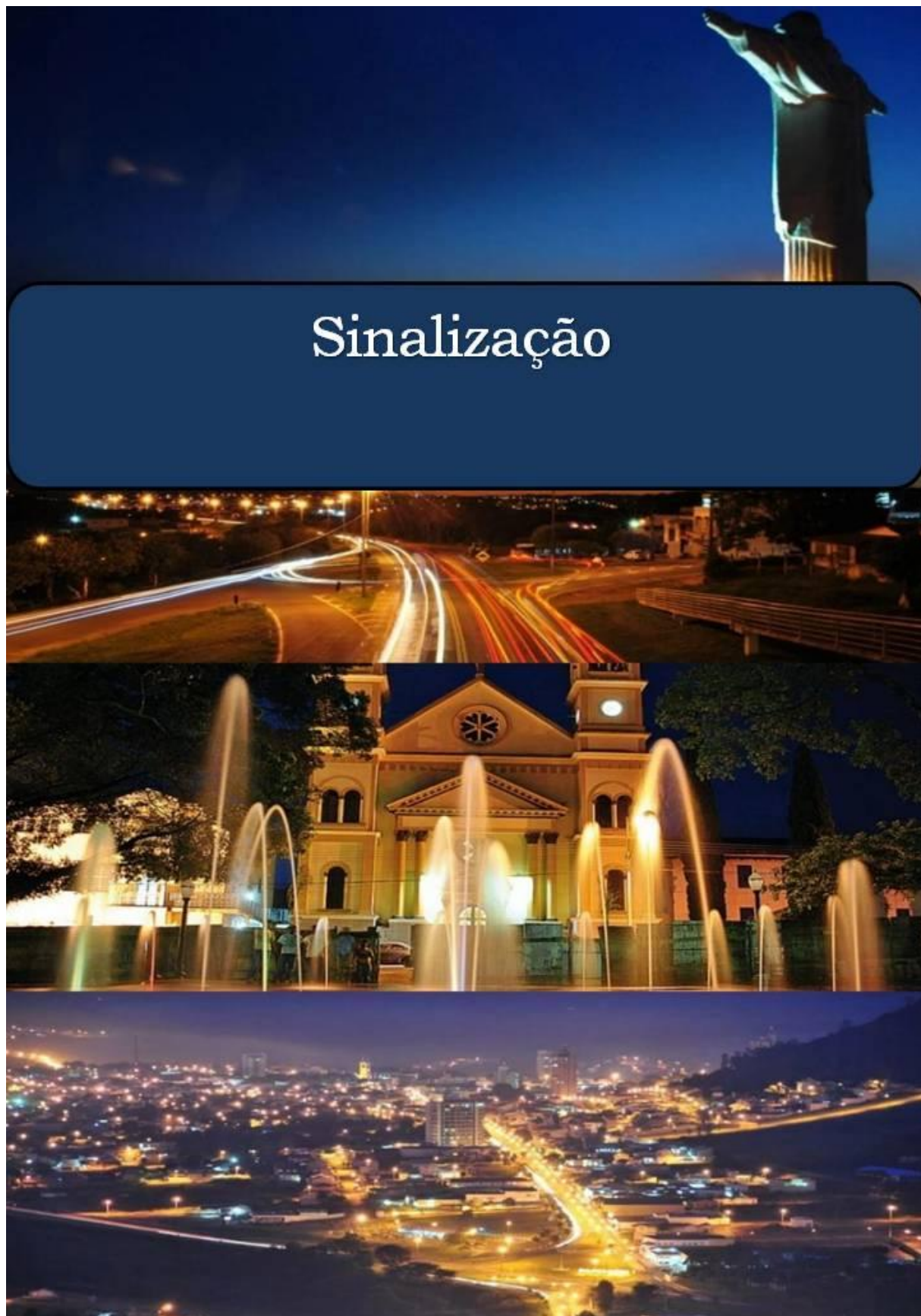
12.3 Sinalização das áreas de Estacionamento Rotativo

A sinalização viária deve seguir um padrão legalmente estabelecido de acordo com o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e legislações complementares, permitindo facilmente a percepção do que realmente é importante e com quantidade de sinalização compatível com a necessidade. As situações iguais devem ser sinalizadas com os mesmos critérios, transmitindo mensagens objetivas de fácil compreensão, devendo ser precisa e confiável, correspondendo à situação existente.

Além disso, a sinalização necessita ser vista à distância necessária para que seja interpretada em tempo hábil para a tomada de decisão. E para que se cumpra todas essas exigências, todas as sinalizações devem estar permanentemente limpas, conservadas, visíveis e corretamente fixadas, necessitando assim de manutenção e conservação.

Através das análises, sugere-se que a área inicial estabelecida do estacionamento rotativo seja a mesma a curto prazo que a área destinada a carga e descarga, bem como análise a médio e longo prazo para a alteração das mesmas, juntamente com os horários determinados.





Sinalização



13. SINALIZAÇÃO

13.1 Sinalização Semafórica

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitente através de sistema elétrico eletrônico, cuja função é controlar deslocamentos. Por se tratar de um sistema eletrônico, o mesmo necessita de manutenção constante para que esteja sempre em funcionamento, não influenciando de maneira insatisfatória no tráfego de veículos.

O município atualmente compra, implanta e opera a sinalização semafórica. Possui uma equipe para realizar tal serviço, onde atualmente operam no município 07 cruzamentos semaforizados.

Ações

- Capacitar a ampliar a equipe existente para realizar os serviços de sinalização semafórica no município, e avaliar caso seja necessária, a terceirização do serviço;
- Acompanhar a fluidez do trânsito com a sinalização semafórica implantada, juntamente com as análises de fluxo médio/longo prazo.
- Analisar o estudo para a implantação de sinalização semafórica em pontos críticos, podendo assim, melhorar a fluidez do trânsito nestes a médio/longo prazo e ajustar os planos numa periodicidade regular acompanhando o crescimento do trânsito de veículos no município.

13.2 Sinalização Horizontal e Vertical

O Código de Trânsito (CTB) estabelece que a sinalização vertical e horizontal deve permitir fácil percepção, com quantidade de sinalização compatível com a necessidade e deve ser vista à distância necessária para ser interpretada pelo condutor em tempo hábil para a tomada de decisão. Sendo



assim, a sinalização deve ser implantada em locais, dos quais, não prejudique a visualização da mesma, juntamente com sua conservação.

A sinalização horizontal (pintura sobre o pavimento), para sua conservação e manutenção, assim como sua implantação, está diretamente ligada com a qualidade do material (tinta) utilizado para a marcação, também considerando o fluxo de veículos que trafegam sobre a mesma. Além disso, a sinalização horizontal está sujeita também à ação do tempo.

A sinalização vertical, se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ou mesmo suspensas sobre a pista de rolamento. A mesma deve permitir fácil percepção do que é importante tanto para o condutor, quanto para o pedestre, com a quantidade de placas compatíveis com a necessidade do município, sendo estas fixadas em locais onde a visualização da mesma não seja prejudicada. Para isso, a sinalização vertical deve estar permanentemente limpa, conservada, corretamente fixada na posição apropriada e visível, as que não possuem um estado de conservação adequado perdem sua eficácia, podendo induzir o desrespeito, comprometendo a segurança viária.

Para que a sinalização horizontal e vertical esteja de acordo com as normas do CTB, e que as mesmas respeitem as situações citadas acima, assim como para a sinalização semafórica, para a fiscalização, implantação e conservação da sinalização horizontal e vertical, necessita-se de equipe especializada, sendo um setor responsável pela fiscalização da empresa terceirizada (caso o município opte pela terceirização), da qual, será responsável pela implantação das mesmas.]

Também devem se atentar a locais onde o fluxo de veículos é mais intenso e/ou que estão sujeitos à maior circulação de tráfego de veículos pesados que passa sobre a sinalização é maior, sendo assim se houver quaisquer que sejam as necessidades de manutenção da sinalização (vertical e horizontal), é de competência da mesma equipe garantir a manutenção realizada pela empresa própria ou terceirizada, e que esta seja feita em menor tempo possível.



Ações

- Criação de um setor com equipe especializada para elaborar projetos de sinalização do município, se necessário optar pelo serviço terceirizado;
- Criação de um setor com equipe especializada para executar os projetos de sinalização do município; se necessário optar pelo serviço terceirizado de manutenção de fornecimento de sinalização no município;
- Em programas de recapeamento, sempre que possível inserir a sinalização horizontal a quente, tendo em vista sua maior durabilidade;
- Realizar a manutenção e retirada de sinalização que esteja em desacordo com a norma estabelecida;
- Estabelecer um cronograma de implantação de sinalização (vertical e horizontal) onde está se encontra ausente com prejuízo a segurança viária;
- Manutenção da sinalização (vertical e horizontal) existente no município e as que foram recentemente implantadas.
- Analisar pontos críticos, melhorando a sinalização (vertical e horizontal), juntamente com a análise da sinalização de novos polos geradores.

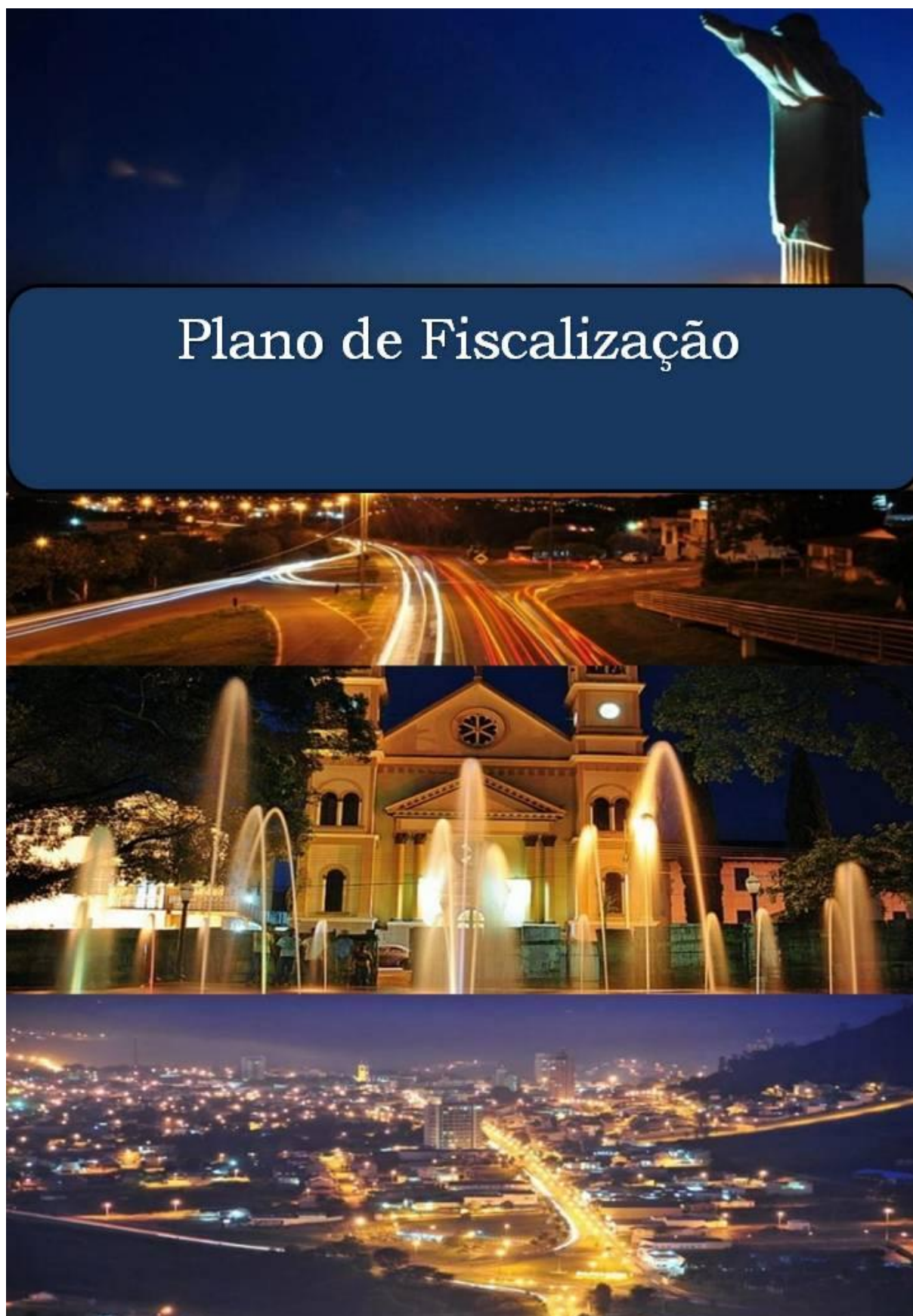
13.3 Adequação da Sinalização existente e implantação da nova sinalização

Na fase de diagnóstico do município, foi observado que a sinalização presente nas vias principais atende, em geral, às normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Porém foram também identificadas algumas inconformidades, das quais, já foram apresentadas no relatório de diagnóstico e prognóstico, que necessitam de readequação, que seja pela má conservação ou por estarem em desacordo com a regulamentação estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Ações

- Manutenção e retirada de sinalização que se encontra em desacordo com a norma estabelecida;
- Implantação de sinalização vertical em locais onde inexistem e que estejam influenciando na segurança dos usuários.
- Manutenção da sinalização existentes e análise de locais onde necessite de sinalização.





Plano de Fiscalização



14. PLANO DE FISCALIZAÇÃO

A Fiscalização Municipal deve apresentar um caráter coercitivo e ao mesmo tempo educativo e preventivo, de orientação aos profissionais, empresas e outros segmentos sociais sobre a legislação que regulamenta as obras no município.

O município de Santo Antônio da Platina, deverá priorizar uma fiscalização eficiente para coibir os abusos cometidos tanto nas áreas de estacionamento, nas calçadas, como também pelos condutores em trânsito, como por exemplo: estabelecimentos comerciais que ocupam calçadas para colocar mesas e cadeiras ou expor seus produtos, ocupação indevida de vagas de estacionamentos (estacionamentos em pontos de ônibus, destinados ao embarque e desembarque do transporte coletivo existente no município).entre outros.

14.1 Fiscalização dos Serviços Concessionados

A fiscalização de serviços como: de fiscalização de transporte coletivo, taxi, moto taxi e transporte escolar, devem ser fiscalizados por agentes de trânsito ou agentes de transportes. Porém, para a realização deste serviço, o município precisa estabelecer uma divisão de fiscalização dos serviços que são concessionados, visando garantir, que os horários e os contratos dos respectivos serviços sejam cumpridos.

Atualmente, os serviços de transporte coletivo existentes no município não contam com nenhum tipo de serviço para a fiscalização diária, quer seja para horários, quanto para as condições das rotas diárias, sendo necessário, com a implantação de novas rotas, a presença de um agente, do qual, fiscalize os horários e o andamento das rotas diariamente, para maior controle quanto aos horários, bem como as possíveis manutenções das rotas, buscando melhorias tanto para os usuários, quanto a durabilidade dos veículos.

Os serviços de taxi e moto taxi no município não são fiscalizados, influenciando, na má utilização do espaço viário, além de não haver uma lei no município específica para os mesmos, fazendo com que os moto-taxistas trafeguem de modo irregular, influenciando na segurança dos usuários. Além



da necessidade imediata da regulamentação deste serviço, a sua fiscalização se torna imprescindível.

Quanto ao transporte escolar, o município possui a Lei nº 1.277/2013 que dispõe sobre o transporte coletivo municipal de passageiros, não sendo uma lei específica para o transporte escolar. A Lei trata da competência, do planejamento e da implantação dos serviços, da delegação dos serviços, do gerenciamento dos serviços, da tarifa, bem como das empresas operadoras, da operação dos serviços, das infrações e penalidades, dos direitos dos usuários, da desistência da operação pela concessionária e pela disposição final do sistema.

Embora o município possua uma lei competente para este tipo de serviço de transporte, o mesmo não possui nenhuma lei específica para o transporte que opera no município atualmente, havendo então, a necessidade na regularização desta, além da análise já realizada e apresentada no *Relatório de Diagnóstico e Prognóstico* do município de origem e destino, da qual, analisou a demanda existente no município.

14.2 Fiscalização de Estacionamento Rotativo

Os serviços de trânsito englobam atividades como a organização do tráfego de veículos, pedestres e animais; acompanhamento de veículos e cargas superdimensionadas em vias públicas; operações especiais, além do planejamento e controle durante eventos que utilizem a via pública.

O município de Santa Antônio da Platina não é municipalizado, sendo assim, o mesmo não possui autonomia para a implantação de tal sistema, sendo necessário, primeiramente a municipalização e conseqüentemente a determinação de um setor responsável para a implantação deste sistema.

Com a implantação futura do sistema, algumas ações que visam a fiscalização do estacionamento rotativo são necessárias, visando garantir a rotatividade entre os veículos estacionados na área central e melhorando alguns pontos críticos, influenciados pela não implantação do sistema. Assim se faz necessário:



- Operação e fiscalização do estacionamento rotativo pago próximo aos principais centros comerciais;
- Operação e fiscalização de infrações de trânsito por meio de rotas estratégicas;
- Operação e fiscalização de área escolar, organizando o tráfego entorno das escolas e auxiliando na travessia dos estudantes;
- Implantação de projetos-pilotos, operações com agentes de trânsito para promover a segurança e fluidez do tráfego nos horários de pico ou quando necessário;
- Utilização de equipamentos eletrônicos com tecnologia adequada para auxiliar na fiscalização;
- Ações conjuntas com as polícias civil e militar;
- Cursos de atualização para agentes de trânsito;
- Serviço municipal de guincho;
- Recolhimento de animais de grande porte soltos na via pública.

Sendo assim, os serviços de fiscalização devem estar aliados com as condições da sinalização na área central (vertical e horizontal), evidenciando as sinalizações de uso específicos, bem como a atualização dos agentes de trânsito.

Ações

- Adequação da sinalização (vertical e horizontal) na área central do município;
- Criação de um setor de fiscalização de trânsito e transportes no município;
- Realização de concurso público para o quadro de fiscalização;
- Definição do setor responsável pela fiscalização e estacionamento rotativo no município.
- Aquisição de pátio e guincho.
- Atualização de agentes de trânsito e transportes.

14.3 Fiscalização de Obras Viárias e Interdições

No município de Santo Antônio da Platina inexistente equipe para autorizar e



fiscalizar as interdições no município, sendo necessário a determinação de fiscais da secretaria de obras, sendo estes capacitados para fiscalizar todas as obras viárias, bem como a ocupação das calçadas, interdições não autorizadas pelo setor público. Como o município não é municipalizado, esta responsabilidade passa a ser do setor de engenharia e planejamento do município.

Ações

- Determinação de setor e equipe especializada para a fiscalização de obras viárias;
- Indicação de locais onde se necessita de tratamento específico.
- Regularização de obras viárias em desacordo com a legislação.
- Análises de possíveis locais onde necessita-se de obras viárias, bem como o tratamento desses pontos.



14.4 Fiscalização eletrônica

A qualidade de vida está diretamente ligada a existência de vias seguras para motoristas, ciclistas e pedestres, por isso há necessidade de investimentos na instalação de equipamentos que fiscalizem a velocidade dos veículos, bem como o respeito à faixa de pedestres e aos cruzamentos semaforizados.

A fiscalização eletrônica auxilia os órgãos de trânsito no cumprimento das normas de segurança de trânsito definidas pela lei, através da aplicação de tecnologia moderna de informática e eletrônica.

Os equipamentos de fiscalização eletrônica medem a velocidade de todos os veículos, de forma democrática, registrando apenas aqueles que trafegam acima do limite de velocidade regulamentado na via, ou os que avançam o sinal vermelho. A imagem registrada do veículo serve como base ao Agente de Trânsito para a emissão do Auto de Infração e Notificação (AIN). O Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – determina no seu art. 280, § 2ª.

“A infração de trânsito deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível previamente regulamentado pelo CONTRAN.”

14.4.1 Critérios de implantação

Cada ponto de instalação dos equipamentos deverá ser definido pelo Departamento de Engenharia de Trânsito do município, considerando-se as características locais de:

- Volume de tráfego de veículos e pedestres;
- Velocidade média dos veículos;
- Número de acidentes;
- Condições especiais de perigo: trânsito intenso de pedestres, ladeiras acentuadas, curvas fechadas, etc.



A partir desses dados, determina-se o modelo adequado do equipamento a ser implantado e a velocidade a ser regulamentada ao trecho, conforme o objetivo específico a ser atingido.

14.4.2 Tipos de equipamentos

Atualmente os principais equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade aplicados no Brasil, podem ser os seguintes tipos:

- **Fixo:** instalado em local definido e em caráter permanente (Lombada Eletrônica, Bandeira, Pardal);
- **Estático:** instalado em veículo parado ou em suporte apropriado (Radar estático);
- **Móvel:** instalado em veículo em movimento, procedendo à medição ao longo da via (Radar móvel);
- **Portátil:** direcionado manualmente para o veículo (Radar portátil).

Os mais utilizados são:

- **Lombada Eletrônica:** equipamento adequado para locais que necessitem de fiscalização permanente para assegurar a circulação de veículos dentro do limite máximo de velocidade regulamentado. A estrutura ostensiva de lombada eletrônica contribui para condicionar os condutores a respeitar a velocidade, sendo especialmente indicada para áreas com restrição de visibilidade e de conflito pedestres x veículos;
- **Radar Fixo:** equipamento computadorizado, instalado em local definido e em caráter permanente, que registra automaticamente infrações de excesso de velocidade;
- **Radar Fixo/Semafórico:** equipamento com as mesmas características do radar fixo, que além de registrar automaticamente infrações de excesso de velocidade também registra infrações de avanço semafórico e parada sobre a faixa de pedestre. O objetivo é estimular o motorista a respeitar o sinal de trânsito e evitar atropelamentos e colisões.



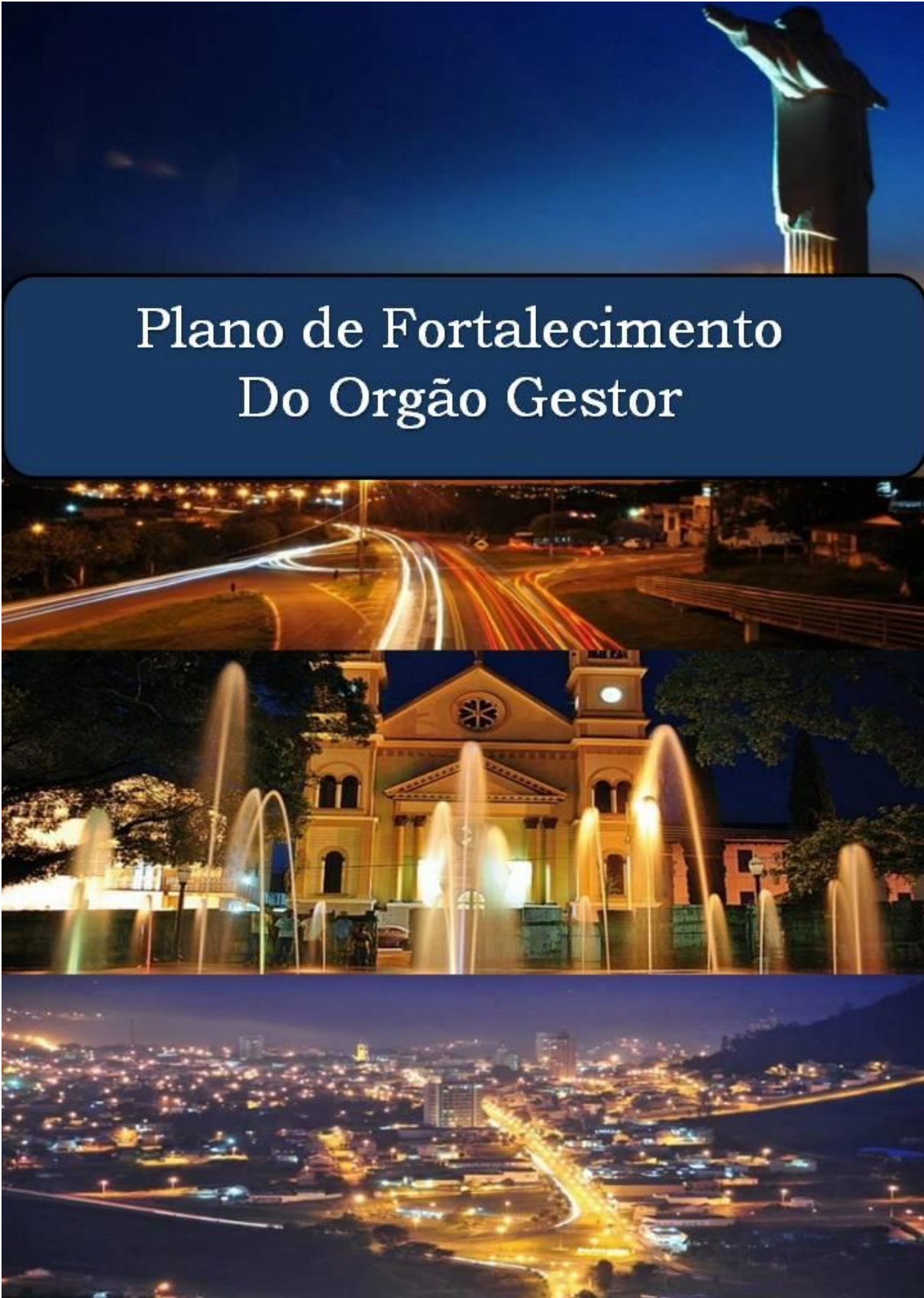
- **Radar Móvel/Estático:** equipamento instalado em suporte apropriado, adequado para locais e períodos que necessitem de fiscalização eventual do respeito à velocidade regulamentada;
- **Radar Portátil:** Equipamento operado manualmente pelo agente de trânsito, com capacidade de monitoramento seletivo adequado para trechos expressos e vias públicas, em locais e períodos que necessitem de fiscalização eventual do respeito à velocidade regulamentada;

Talão Eletrônico de multa: dispositivo eletrônico portátil que substitui a tradicional fiscalização realizada com talonários de papel, o que permite mais agilidade e precisão na autuação e missão de multa.

Ações

- Determinação do setor responsável pela implantação e fiscalização dos dispositivos implantados;
- Determinação de pontos críticos que necessitem da implantação dos dispositivos;
- Determinação de agentes de trânsito para a utilização de fiscalização eletrônica;
- Caso haja empresa terceirizada, acompanhar e fiscalizar a implantação e a manutenção de todos os dispositivos implantados;
- Análise dos pontos com os equipamentos eletrônicos de fiscalização implantados;
- Análise de pontos críticos que necessitem de fiscalização eletrônica.
- Manutenção dos dispositivos.





Plano de Fortalecimento Do Orgão Gestor

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://c.ipm.com.br/pb319fb672532a>



15 PLANO DE FORTALECIMENTO DO ÓRGÃO GESTOR

Em relação aos recursos necessários para o desenvolvimento das etapas de atuação, tem-se que, para o acompanhamento da implantação do Plano de Mobilidade é necessária uma equipe multidisciplinar com profissionais qualificados para elaborar projetos ou definir as ações para a contratação de desenvolvimento de projetos, além de assessoria jurídica e de comunicação, conforme a demanda. É preciso também que haja recursos para custear gastos com transportes para visitas técnicas, alimentação, hospedagem, treinamento dos profissionais envolvidos e aquisição e manutenção de computadores e softwares necessários.

15.1 Adequação do trânsito e Estruturação Integrada da Gestão – Implantação do Plano de Mobilidade

Consiste na etapa para garantir o cumprimento do cronograma e a implantação das propostas do Plano de Mobilidade, tendo em vista os serviços a serem contratados e as atividades a serem desenvolvidas conforme cada frente temática de atuação do Plano.

Além disso, propõe-se um serviço de estruturação do trânsito composto pelo alinhamento do planejamento municipal e ações já em curso com o Plano de Mobilidade. Prevê também a criação de uma estrutura que integre as atividades entre os órgãos públicos responsáveis pelo planejamento urbano e gestão de trânsito e transporte de Santo Antônio da Platina.

15.2 Acompanhamento do Plano de Mobilidade

Consiste em um monitoramento a fim de assegurar que as diretrizes do Plano de Mobilidade sejam efetivadas. A equipe de planejamento deve garantir que todas as políticas públicas e projetos sejam consoantes às diretrizes do Plano de Mobilidade. Além disso, prevê atividades contínuas para garantir a qualidade dos serviços de transporte e a boa operação do sistema viário. Inclui:

Apoio à Fiscalização:



- Cursos de formação de agentes de trânsito
- Assessoria jurídica e de engenharia para JARI

Apoio à promoção:

- Elaboração do plano geral de educação para o trânsito
- Treinamento de agentes e professores
- Planejamento e operacionalização de campanhas e cursos regulares de educação para o trânsito

Monitoramento de implantação do Plano de Mobilidade:

- Apoio técnico à realização de pesquisas regulares para monitoramento dos serviços de tráfego e transportes
- Atualização de bases de dados conforme as alterações e sinalizar a necessidade de intervenções

Gestão do Sistema Viário:

- Planejamento, contratação e acompanhamento de manutenção de sinalização viária
- Levantamento de dados, medição de desempenho e redefinição de tempos semaforicos
- Monitoramento de demanda e apoio a implantação e operação de estacionamentos rotativos

Gestão do sistema de transporte público coletivo municipal:

- Monitoramento de demanda e a oferta por transporte coletivo e proposição de alterações pontuais para garantia de qualidade do serviço
- Disponibilizar estrutura, com a devida capacidade, para atendimento de usuários
- Avaliar o modelo de cálculo tarifário e propor alterações conforme a necessidade



Gestão dos demais sistemas de transporte coletivo e públicos: Táxi, Escolares e outros:

- Diretrizes de Regulamentação (dimensionamento de frota)
- Política tarifária

Apoio Técnico e Jurídico:

- Apoio jurídico à JARI e apoio ao planejamento de campanhas educativas regulares

15.3 Execução de Projetos específicos de trânsito e transporte

Serviços especiais executados por solicitação da prefeitura para adequação do serviço e melhoria da qualidade do transporte e boa operação do sistema viário.

Projetos especiais de fiscalização:

- Treinamento de agentes para complemento de equipe
- Apoio técnico para normatização e licitação de novas permissões.

Projetos especiais de educação para o trânsito:

- Planejamento e operacionalização de campanhas educativas especiais.

Revisões do planejamento de mobilidade:

- Atualização de mapas de hierarquização viária para implantação de novas vias.
- Levantar os dados, realizar diagnóstico do modelo e estrutura de gestão vigente, identificar as propostas existentes, realizar novas propostas, discutir com os setores envolvidos.
- Apoio técnico à realização de pesquisas para intervenções específicas.



Projetos de alteração do sistema viário:

- Diagnóstico, análise e tratamento de pontos críticos.
- Projetos de alteração viária e implantação de novas vias.
- Acompanhamento à contratação e execução de projetos de alteração viária.
- Análise e avaliação de relatórios de impacto e proposição de medidas mitigadoras.
- Realizar sinalização, adequação do trânsito e intervenções físicas para escolas e eventos específicos.

Projetos de revisão do serviço de transporte coletivo:

- Atualizar a demanda e a oferta por transporte coletivo, realizar diagnóstico e elaborar projeto de adequação.
- Realizar atualizações e revisões dos planos de transporte.

Apoio Técnico e Jurídico:

- Apoio à resolução de ações de trânsito.
- Apoio técnico e jurídico à contratação de serviços específicos.
- Apoio ao planejamento de campanhas específicas e divulgação de intervenções.

15.4 Meios financeiros e institucionais que assegurem a implantação e execução

É imprescindível a municipalização do trânsito na cidade, para aplicação de medidas de fiscalização, onde além de gerar segurança, acarretam retorno financeiro para a melhoria da infraestrutura do trânsito no município.

Os valores arrecadados com as multas de trânsito registradas no município destinam-se, conforme determinado pelo CTB, à aplicação na



sinalização, engenharia de trânsito, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Dessa forma, parte dos recursos necessários às intervenções de trânsito é oriunda, dentre outras fontes, da arrecadação do dinheiro das multas. Outra parte dos recursos deve vir do orçamento municipal.

De acordo com Manual de Municipalização do Trânsito do DENATRAN, para uma estimativa dos valores arrecadados com multas de trânsito em cidades onde a fiscalização existe de forma efetiva, o índice de multas aplicadas por veículo por ano é da ordem de 0,5 a 0,7. Ou seja, em uma cidade com frota de 100.000 veículos, seriam feitas por ano até 70.000 multas.

A implantação de radares de velocidade e avanço de sinal representam alternativas de recursos para implantação e execução do Plano de Mobilidade na cidade. Além disso, a exploração de estacionamentos rotativos também pode gerar recursos para investimento em infraestrutura urbana.

Uma alternativa possível é a criação de consórcios e associações. O consórcio tem como objetivo principal o desenvolvimento regional com a gestão associada dos serviços públicos, visando à melhoria na administração pública com efetivação de políticas em comum para os municípios.

O município que é consorciado consegue mais facilmente captar recursos junto aos governos estadual e federal. Por meio dessa união, as cidades se fortalecem e conseguem efetivar a prestação de serviços públicos. Existem diversos exemplos com resultados satisfatórios.

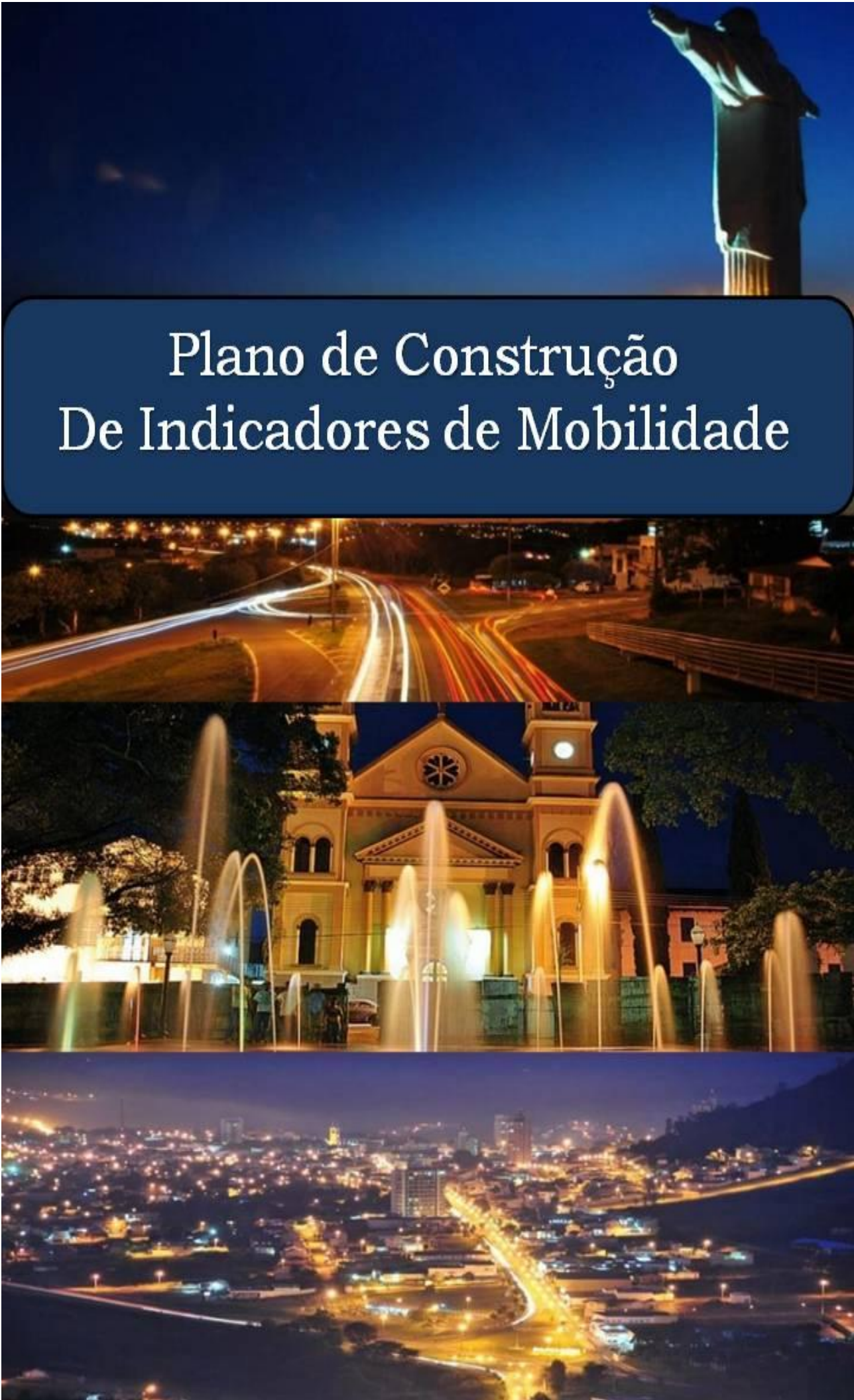
Há ainda linhas de financiamento que viabilizam contratações de obras e consultoria especializada. Agências de fomento nacionais e internacionais e até mesmo bancos possuem linhas de financiamento para esse tipo de trabalho. Além disso, o órgão gestor municipal deve acompanhar regularmente o lançamento de editais de programas de mobilidade urbana do Ministério das Cidades a partir através Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Dentre as linhas de financiamento, pode-se citar:

- Banco Mundial (World Bank);
- Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID);
- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);



- Caixa Econômica Federal (CEF);
- Ministério das Cidades (Recursos do PAC Mobilidade - Médias Cidades)





Plano de Construção De Indicadores de Mobilidade

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://ic.ipm.com.br/pb319fb672532a>



16 PLANO PARA CONSTRUÇÃO DE INDICADORES DE MOBILIDADE

16.1 Calçadas

Este indicador tem por objetivo avaliar as melhorias nas condições de mobilidade do pedestre. O mesmo deve ser aplicado para as principais vias do município, em especial aquelas por onde circulam o serviço de municipal de transporte coletivo e ainda, às que estão localizados os equipamentos públicos, em especial os de educação, saúde, serviços e lazer.

Em análise à área central do município de Santo Antônio da Platina, verificou-se com relação às calçadas, que as mesmas possuem pelo menos 2 (dois) metros de largura, porém não seguem um padrão de largura, sendo necessário a padronização dos passeios, bem como a regulamentação desses para a acessibilidade.

Atualmente, na rota do transporte coletivo, os passeios possuem largura suficiente para oferecer conforto para os usuários, porém em alguns locais, a mobília urbana, da qual, situa-se em locais inadequados, influencia alguns pedestres, principalmente aqueles que possuem mobilidade reduzida a trafegar na pista de rolamento, prejudicando assim, sua segurança.

Há a necessidade de readequação dos passeios, principalmente na área central e nas que possuem rotas de transporte coletivo, analisando os locais onde o mobiliário urbano influencia na mobilidade dos pedestres, bem como analisar locais onde não há acessibilidade, não deixando de destacar os locais onde possuem pontos de ônibus, analisando também na sinalização vertical e horizontal, em benefício à segurança dos mesmos. A Figura a seguir, identifica a área central do município analisada.





Figura 18: Área central – Santo Antônio da Platina

O valor a ser alcançado para este indicador em 10 anos é que o total, ou seja, 100% dessas vias, entendidas como relevantes para a mobilidade urbana, tenham calçadas com ao menos 2 metros ou mais de largura, e claro, em condições de pavimentação que ofereçam segurança aos pedestres independentemente da sua condição física/motora de mobilidade.

16.2 Datos estadísticos de accidentes

Com relação à quantidade de acidentes, o município não possui setor responsável pela análise, bem como as respectivas estatísticas. O controle e análise de estatísticas são fundamentais em qualquer área de atividade. São eles que permitem identificar os principais problemas, definir prioridades e avaliar o resultado dos trabalhos executados.

O CTB exige que seja feito o controle e análise de estatísticas de trânsito e o município deve atender esta exigência, percebendo a sua importância. Os dados de acidentes são fundamentais para orientar um programa de tratamento de pontos críticos, da mesma maneira que as contagens volumétricas de veículos são fundamentais para orientar o desenvolvimento de alternativas de solução de projetos. O órgão gestor deve analisar, dentre outros dados de:

- ✓ Acidentes com vítimas;
- ✓ Mortos em acidentes;
- ✓ Volume de veículos por tipo;
- ✓ Volume de pedestres

O indicador seria composto pelo valor absoluto do número de acidentes viários com vítimas fatais no ano. Para a definição da referência desejada para 10 anos, adota-se como parâmetro a diminuição em 50% do número de ocorrências, da qual, é relacionada à meta da Organizações das Nações Unidas (ONU), reduzir o número de mortes em acidentes viários em 50% entre 2011 e 2020.

Para a análise da incidência de acidentes de trânsito no município foram utilizados os dados apresentados pelo DETRAN/PR, dos quais, são fornecidos os dados de 2014. Os mesmos destacam que ocorreram neste ano 110 acidentes com 106 feridos, 11 atropelamentos e nenhuma morte.

16.3 Transporte Coletivo Urbano

O indicador de mobilidade por habitante por transporte público é calculado pelo número de viagens por transporte público, por habitantes e por dia.

Dentre os objetivos do Plano de Mobilidade há o aumento da participação do transporte coletivo público na divisão modal das viagens urbanas, bem como a proposta de novas linhas e rotas para o transporte coletivo do município.



A longo prazo, seria desejável levantar dados permitindo calcular a participação dos diferentes modos de transporte na divisão modal do município, bem como as novas linhas que estão em circulação e as possíveis áreas à uma distância significativa da área central do município que ainda não foram contempladas.

Assim sendo, o objetivo a partir da implantação do Plano, é que em até 10 anos, o valor do número de habitantes por viagem se altere, mesmo com a evolução da população do município.

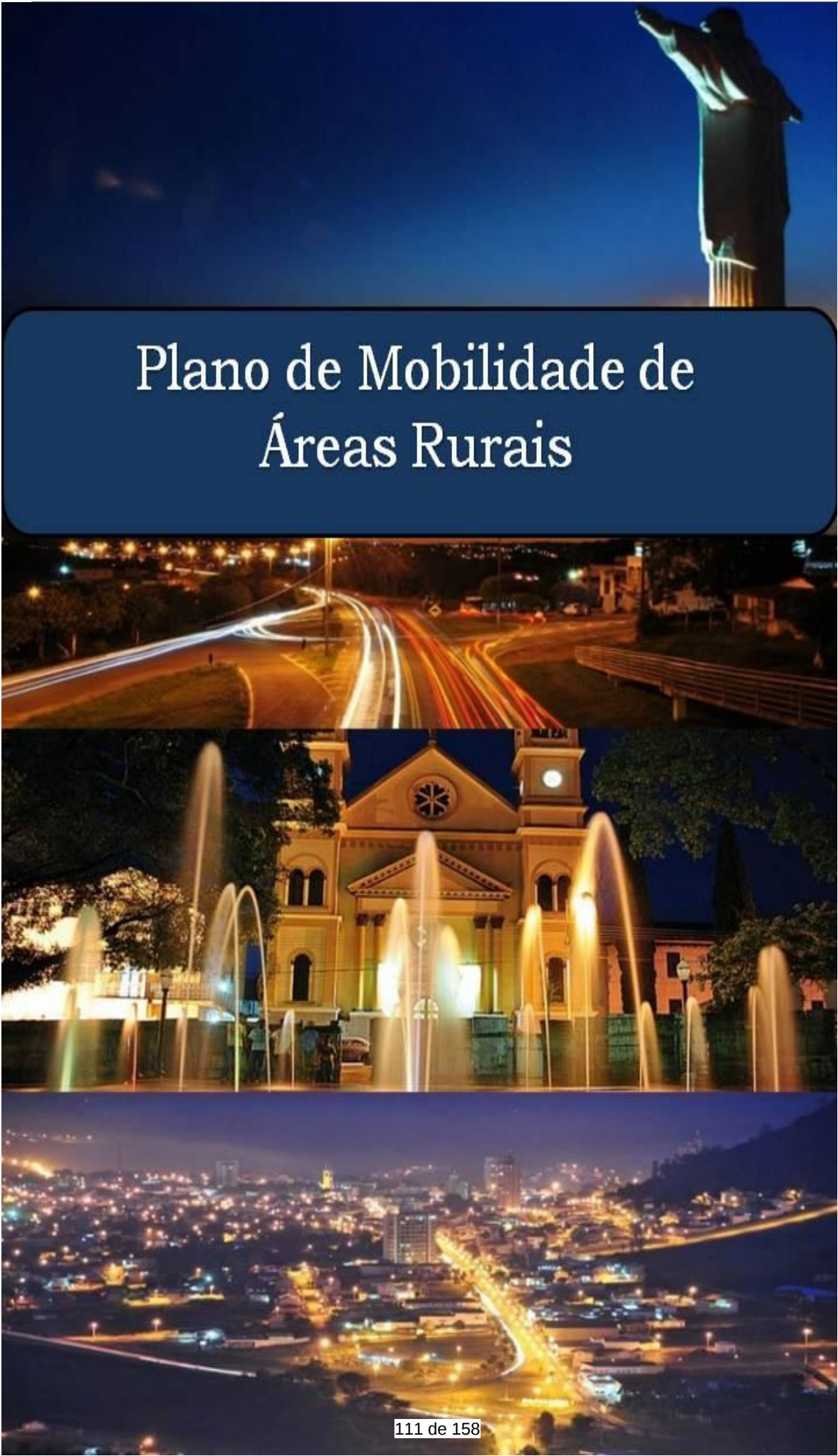
16.4 Estacionamentos nas Vias Urbanas

Dentre as análises da situação atual da mobilidade urbana, em que não foi diagnosticada uma expressiva oferta de estacionamentos em vias urbanas na área central da cidade, o que influencia no aumento do tráfego, bem como no aumento do tempo de percurso dos motoristas, consequentemente apresentando congestionamentos, bem como no tempo de espera por locais onde há possíveis vagas, isto também é reflexo da não municipalização do município, do qual, não possui o sistema rotativo de trânsito, fazendo com que o veículo fique estacionado na maioria dos locais por tempos indeterminado.

O Plano prevê ações que visem a melhoria significativa do acesso à área central do município, a partir dos modos não motorizados e do transporte coletivo, bem como a implantação do sistema de estacionamento rotativo, após a municipalização do município.

Porém, no Plano prevê também a Longo Prazo, a diminuição das ofertas de estacionamentos nas vias da área delimitada para que também haja expansão no espaço para os pedestres e circulação de veículos. Assim o número de vagas de estacionamento nas vias onde se pretende o aumento do espaço para pedestres se configura como um indicador de avaliação da acessibilidade dos modos não motorizados e coletivos da área central.





Plano de Mobilidade de Áreas Rurais



17 PLANO DE MOBILIDADE DAS ÁREAS RURAIS DE SANTO ANTONIO DA PLATINA

O município de Santo Antônio da Platina possui no total 02 distritos (Distrito da Platina e Distrito Monte Real). Hoje o município conta com uma linha de transporte coletivo que passa apenas por um desses distritos, sendo este o Distrito da Platina.

Com relação ao Distrito Monte Real, o mesmo possui apenas o transporte por taxi, moto taxi e outros alternativos, fazendo com que os mesmos não utilizem o transporte coletivo urbano, além de pagarem mais caro para se deslocarem se comparado com a taxa do transporte coletivo urbano.

Como já discutido na Fase 02, os dois distritos contam com uma carência de sinalização, além de certos locais não possuírem pavimentação, influenciando na segurança dos usuários, além de aumentar os riscos de atolamentos, principalmente com relação aos veículos de grande porte.

Embora grande parte dos trechos viários levantados em campo apresentam condições relativamente adequadas de circulação, é importante ressaltar potenciais consequência de estradas que apresentam falhas estruturais e precária ou ausente manutenção, quais sejam:

- Revelam alto risco de acidentes;
- Elevam o custo e o tempo do transporte afetando negativamente a mobilidade;
- Apontam demora excessiva para percorrer pequenas distâncias.

Já a acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural do município, o problema existente para com os mesmos não se restringe à implantação e à conservação das vias, devendo incluir também a possibilidade e o grau de dificuldade de a população usufruir bens e serviços.

O transporte escolar para a população das áreas rurais é um dos principais problemas do município, pois os mesmos só se deslocam por meio de outros tipos de transporte, pois as rotas do transporte coletivo urbano atualmente não contempla a passagem por estas áreas, além do seu funcionamento se restringe apenas ao dia. A educação fundamental é um



direito constitucional de todo brasileiro e, portanto, é obrigação do município, propiciar condições de acesso das crianças às escolas, incluindo o transporte.

O planejamento deste tipo de atendimento se dá pela definição das rotas, bem como dos horários, dos quais, devem ser considerados, bem como os locais das residências, a localização das escolas, os tempos de viagem, os horários de início e término das aulas, tanto na ida quanto na volta.

O órgão público responsável por esse planejamento, precisa montar e manter atualizado um cadastro com estas informações para todos alunos que necessitam do transporte. A dificuldade de se obter informações precisas não pode ser subestimada, dada a constantes mudanças de local e de moradia, ao baixo nível de escolaridade dos responsáveis pelas crianças, a imprecisão dos endereços, entre outras.

Devem ser mapeadas as residências, pontos escolhidos para concentrar o embarque dos estudantes (quando não for possível o atendimento porta a porta), devem ser determinados pontos intermediários próximos as residências e as escolas. Precisam também ser identificados os horários de entrada e de saída e o sistema viário existente (estradas, vias urbanas ou caminhos).

Após resolver o problema do transporte escolar, permanecem as dificuldades dos moradores que precisam ser atendidos pelo transporte coletivo regular. A baixa densidade demográfica, a dispersão espacial da população e as limitações do sistema viário dificultam a manutenção de uma oferta regular por linhas de transporte dentro das regras usuais de financiamento destes sistemas nas cidades, isto é, coberto, exclusivamente pelas tarifas pagas pelos usuários diretos. Isso acaba inviabilizando economicamente o atendimento a estas regiões ou limita a oferta a poucos horários durante o dia.

Analisando todos os itens descritos, nota-se a necessidade de uma equipe especializada para a análise e possíveis alterações nas rotas do transporte coletivo urbano, para que estes promovam maior mobilidade para aqueles que moram em áreas rurais, possibilitando que estes tenham facilidade para acessar polos geradores existentes no município como escolas, hospitais, rodoviária, entre outros.



18 RESUMO DE AÇÕES

Tema	Ações	Investimento	Prazo
Municipalização	Municipalizar o trânsito	R\$ -	Curto
Plano de Hierarquização Viária	Analisar a compatibilizar os diferentes modais com os tipos de vias e suas características de acordo com a definição hierárquica definida no Plano Diretor	R\$ -	Médio
	Priorizar rotas do transporte coletivo em vias com estrutura compatível com o modal		Médio
	Estudo de alteração de sentido de circulação viária, visando a melhoria do fluxo e a segurança no trânsito do município	R\$ -	Médio, Longo
Polos Geradores de Tráfego	Exigir que polos geradores apresentem o Estudo de Impacto de Vizinhança, conforme o Plano Diretor	R\$ -	Curto
Transporte de Carga	Criação de legislação específica para implantação dos referidos locais para área de carga e descarga; bem como a definição de horários de restrições para tal atividade, contemplando também a proibição do fluxo de caminhões em determinados horários em vias arteriais e coletoras;	R\$ -	Curto
	Proibição do fluxo de caminhões na área central, ressaltando a importância da definição da tonelada mínima do veículo para tal restrição, permitindo assim um melhor fluxo veicular em horário comercial, acarretando melhorias significativas no trânsito do município	R\$ -	Curto
	Estudo para aumento da área de carga e descarga regulamentada	R\$ -	Médio, Longo
	Estabelecer regulamentação de restrição de horário para coleta de lixo na área central do município		Curto
Plano de Gestão da Manutenção da Infraestrutura Viária	Análise das condições do pavimento utilizado para as rotas de ônibus no município	R\$ -	Curto
	Manutenção e pavimentação das vias utilizadas pelo transporte público e, das quais, se identificou irregularidades	R\$ -	Médio
	Pavimentação das vias não pavimentadas	R\$ -	Médio, Longo
	Manutenção de todas as vias pavimentadas	R\$ -	Curto, Médio, Longo
Plano de Melhorias e incentivo para pedestres e ciclistas	Análise de viabilidade para a implantação de malha cicloviária, com garantia de espaço destinado exclusivamente para esse modal, planejando interligações com outras regiões da cidade	R\$ -	Curto
	Implantação de malha cicloviária conforme análise de viabilidade	R\$ -	Médio, Longo



	Analisar as condições de segurança dos usuários;	R\$ -	Médio
	Promover políticas de incentivos ao uso do modal	R\$ -	Curto
	Manutenção da malha cicloviária existente.	R\$ -	Médio, Longo
	Realizar trabalho junto as empresas para a criação de espaços dedicados a estacionamentos e vestiários nos locais de trabalho, incentivando assim o uso do modal	R\$ -	Médio
	Fiscalização e adequação de passeios a serem implantados	R\$ -	Curto
	Realizar adequação de passeios já existentes, com base no Plano Diretor	R\$ -	Médio
	Destinar espaço à implantação de bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos (municipais);	R\$ -	Curto
	Estabelecimentos comerciais de médio e grande porte deverão implantar área de estacionamento de bicicletas dentro dos limites de seu lote, ou, no máximo, utilizando faixa de acesso da calçada, desde que a faixa livre mínima seja garantida	R\$ -	Médio
Plano de Redução de acidentes	Criar dentro da estrutura do trânsito municipal um setor específico para estatística, onde serão realizadas atividades de coleta e análise dos dados;		Médio
	Estabelecer junto aos órgãos de registro de acidentes (Polícia Militar, Hospitais, Siate, Samu) procedimentos para coletas de dados estatísticos de acidentes de trânsito no município		Médio
	Desenvolver através dos dados coletados um mapeamento de pontos críticos para planejamento de ações de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito com o objetivo de reduzir acidentes;		Médio
	Realizar campanhas educativas		Curto, Médio, Longo
Plano de Gestão de Transporte Coletivo	Estudo de viabilidade para implantação do transporte coletivo		Médio
Plano de Gestão de Transporte Público	Readequação da Lei do serviço de táxi prestado no município.	R\$ -	Curto
	Fiscalização dos serviços prestados à população, bem como a análise das condições dos serviços destes	R\$ -	Médio
	Readequação dos pontos de táxi no município, bem como as vagas disponibilizadas aos mesmos para que estas não comprometam a circulação viária.	R\$ -	Médio
	Levantar a quantidade de motociclistas que realizam o serviço no município;	R\$ -	Curto
	Revisar a lei nº169/2002, adequando a legislação vigente	R\$ -	Curto



	Promover a regularização do serviço de moto taxi;	R\$ -	Curto
	Fiscalizar o serviço de moto taxi e moto frete no município, verificando se a situação atual está de acordo com as Leis mencionadas acima.	R\$ -	Médio
Plano de Gestão de Estacionamento	Definição da área para estacionamento rotativo, "ZONA AZUL".	R\$ -	Curto
	Determinação da equipe para fiscalizar o trânsito do município.	R\$ -	Curto
	Implantação de sinalização vertical e horizontal para cumprimento do estabelecido	R\$ -	Médio
	Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.	R\$ -	Médio
	Analisar os pontos onde são considerados críticos, com um fluxo veicular superior.	R\$ -	Médio
	Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.	R\$ -	Longo
	Implantação de sinalização vertical e horizontal nos trechos de alteração.	R\$ -	Longo
Sinalização Semafórica	Capacitar a ampliar a equipe existente para realizar os serviços de sinalização semafórica no município, e avaliar caso seja necessária, a terceirização do serviço;	R\$ -	Médio
	Acompanhar a fluidez do trânsito com a sinalização semafórica implantada, juntamente com as análises de fluxo médio/longo prazo.	R\$ -	Médio
	Analisar o estudo para a implantação de sinalização semafórica em pontos críticos, podendo assim, melhorar a fluidez do trânsito nestes a médio/longo prazo e ajustar os planos numa periodicidade regular acompanhando o crescimento do trânsito de veículos no município.	R\$ -	Médio, Longo
Sinalização Horizontal e Vertical	Criação de um setor com equipe especializada para elaborar projetos de sinalização do município, se necessário optar pelo serviço terceirizado;	R\$ -	Médio
	Manutenção e retirada de sinalização que se encontra em desacordo com a norma estabelecida;	R\$ -	Médio
	Implantação de sinalização vertical em locais onde inexitem e que estejam influenciando na segurança dos usuários.	R\$ -	Médio
	Criação de um setor com equipe especializada para executar os projetos de sinalização do município; se necessário optar pelo serviço terceirizado de manutenção de fornecimento de sinalização no município;	R\$ -	Médio
	Em programas de recapeamento, sempre que possível inserir a sinalização horizontal a quente, tendo em vista sua maior	R\$ -	Curto



	durabilidade;		
	Realizar a manutenção e retirada de sinalização que esteja em desacordo com a norma estabelecida;	R\$ -	Curto
	Estabelecer um cronograma de implantação de sinalização (vertical e horizontal) onde está se encontra ausente com prejuízo a segurança viária;	R\$ -	Curto
	Manutenção da sinalização (vertical e horizontal) existente no município e as que foram recentemente implantadas.	R\$ -	Curto, Médio, Longo
	Manutenção da sinalização existentes e análise de locais onde necessite de sinalização.	R\$ -	Curto
	Analisar pontos críticos, melhorando a sinalização (vertical e horizontal), juntamente com a análise da sinalização de novos polos geradores.	R\$ -	Médio, Longo
Plano de Fiscalização	Adequação da sinalização (vertical e horizontal) na área central do município;	R\$ -	Médio
	Criação de um setor de fiscalização de trânsito e transportes no município;	R\$ -	Curto
	Realização de concurso público para o quadro de fiscalização;	R\$ -	Curto
	Definição do setor responsável pela fiscalização e estacionamento rotativo no município.	R\$ -	Curto
	Aquisição de pátio e guincho	R\$ -	Curto, Médio
	Atualização de agentes de trânsito e transportes	R\$ -	Médio, Longo
Fiscalização de Obras Viárias e Interdições	Determinação de setor e equipe especializada para a fiscalização de obras viárias;	R\$ -	Curto
	Indicação de locais onde se necessita de tratamento específico	R\$ -	Médio
	Regularização de obras viárias em desacordo com a legislação.	R\$ -	Médio
	Análises de possíveis locais onde necessita-se de obras viárias, bem como o tratamento desses pontos.	R\$ -	Longo
Fiscalização Eletrônica	Determinação do setor responsável pela implantação e fiscalização dos dispositivos implantados;	R\$ -	Curto
	Determinação de pontos críticos que necessitem da implantação dos dispositivos;	R\$ -	Médio
	Determinação de agentes de trânsito para a utilização de fiscalização eletrônica;	R\$ -	Curto
	Caso haja empresa terceirizada, acompanhar e fiscalizar a implantação e a manutenção de todos os dispositivos implantados	R\$ -	Médio, Longo
	Análise dos pontos com os equipamentos eletrônicos de fiscalização implantados;	R\$ -	Médio, Longo
	Análise de pontos críticos que necessitem de fiscalização eletrônica.	R\$ -	Médio
	Manutenção dos dispositivos	R\$ -	Médio, Longo



19. No dia 08 de abril de 2025 (terça-feira), realizou-se uma reunião pública, da qual se iniciou às 14h00min, sendo composta pelo Sr. Secretário de Planejamento Urbano, Sebastião Carlos Bianchi, o Sr. Secretário de Defesa Social, José Lopes da Silva Galdino, a Sr.^a Diretora de Arquitetura e Urbanismo, Jéssica Cristiane Acosta, o Sr. Secretário de Obras, Eraldo Silva, O Sr. Diretor de Fiscalização Obras e Posturas, Lucas Carvalho e os demais cidadãos.

O objetivo da reunião foi colocar em pauta as melhorias realizadas até o momento, o desenvolvimento do plano de mobilidade urbana e as melhorias sugeridas pela população, mostrando seus pontos de vista e suas respectivas propostas de solução.

Evidenciando os problemas com os estacionamentos do município, a quantidade de vagas no centro do município.

Sobre os estacionamentos destinados a idosos ou deficientes devem ser disponibilizada 2% das vagas do município para deficientes e 5% para idosos.

Os representantes presentes constataram que os transporte público existentes e caminhões trafegam em vias de maior movimento de carro e motos, foi sugerido à realização de estudos e/ou planos estratégicos para que os mesmos desviem as rotas mais movimentadas e passem por vias alternativas liberando as vias principais somente para carro e moto.

Sobre a educação, deve se destacar a conscientização escolas para crianças e adolescentes sobre a importância do uso de cinto de segurança, respeito no trânsito, faixas de pedestres, o uso do transporte coletivo, entre outros.

E buscar orientar os motoristas para que respeitem pedestres ou outros motoristas e a velocidade permitida na via.

Sobre pontos de ônibus, deve ser destinado um espaço para que os ônibus possam parar e os passageiros subam com segurança, pois há pontos em que os ônibus não têm lugar para parar congestionando a via.

Nas vias de grande movimento foi sugerido que deixasse o estacionamento em um lado da via e implantasse mais uma faixa melhorando o fluxo de carro por hora.



Uma proposta feita pelos representantes é o estudo de implantação de linhas de ônibus destinadas a hospitais, assistência social, postos de saúde ou órgãos públicos para atender a população que não tem outros meios de transportes e outra rota que saia da rodoviária até os bairros.

O maior fluxo deveria passar pela av. Frei Guilherme Maria, entrada da cidade, e ir até a Rua Marechal Teodoro da Fonseca assim teria uma via que atravessa o município de uma ponta a outra.

Foi destacada a necessidade de especificar os estacionamentos de carga e descarga de caminhões e sobre os estacionamentos dos mesmos dentro do município, que além de atrapalhar no tráfego também interfere na visibilidade dos outros automóveis. Foi constatada a falta de sinalização e estacionamentos perto de creches e escolas, colocando em perigo as crianças e adolescentes que necessitam atravessar nessas vias.

TEMAS ABORDADOS

1. Apresentação
2. Aspectos Urbanos e socioeconomicos
3. Municipalização do Trânsito
4. Plano de Hierarquização Viária
5. Polos Geradores de Tráfego
6. Transporte de Carga
7. Plano de Gestão da Manutenção da Infra Estrutura Viária
8. Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas
9. Plano de Redução de Acidentes
10. Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo
11. Plano de Gestão do Transporte Público
12. Plano de Gestão do Estacionamento
13. Sinalização
14. Plano de Fiscalização
15. Plano de Fortalecimento Órgão Gestor
16. Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade
17. Plano de Mobilidade de Áreas Rurais
18. Resumo das Ações

Ao final da audiência, ficou acordado que as sugestões apresentadas serão analisadas pela equipe técnica da Secretaria de Planejamento Urbano e incorporadas, sempre que possível, ao Plano de Mobilidade Urbana. Um relatório consolidado será elaborado e disponibilizado no site oficial da Prefeitura, garantindo transparência e acompanhamento por parte da população.



Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a audiência às 15:00, lavrando-se a presente ata, que será assinada por mim, Jéssica Cristiane Acosta, e pelos demais presentes.

Sr. Sebastião Carlos Bianchi
Secretário de Planejamento Urbano

Sr. José Lopes da Silva Galdino
Secretário de Defesa Social

Sra. Jéssica Cristiane Acosta
Diretora de Arquitetura e Urbanismo

Sr. Eraldo Alves da Silva
Secretário de Serviços e Obras

Sr. Lucas Eduardo Carvalho
Diretor de Fiscalização de Obras e Posturas

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://c.ipm.com.br/pb319fb672532a>.



APÊNDICES

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://c.ipm.com.br/pb319fb672532a>.



APÊNDICE A

HIERARQUIA VIÁRIA

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://ic.ipm.com.br/pb319fb672532a>.



APÊNDICE B

COMPATIBILIZAÇÃO



APÊNDICE C

POLOS GERADORES



APÊNDICE D

PAVIMENTAÇÃO

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 11/04/2025 11:11 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSSE <https://ic.ipm.com.br/pt319fb672532a>.



APÊNDICE E

MALHA CICLOVIÁRIA



APÊNDICE F

TRANSPORTE COLETIVO





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Projeto de Lei nº XXX, de XX de XXX de 2025.

“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina - PR, e dá outras providências.”

A Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina - PR, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º. Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Santo Antônio da Platina, nos termos da Constituição Federal, da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e do Plano Diretor Municipal.

**CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS**

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana alinhada com as disposições da Política Nacional, segue os seguintes princípios:

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

**CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES EM ASPÉCTOS GERAIS**

Art. 3º. São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, em consonância com a Política Nacional:



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

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

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

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

V - integração com a política metropolitana para assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano;

VII - integração do planejamento de transportes com o planejamento territorial;

VIII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

IX - desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transporte que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano, interligação entre os bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo;

X - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

XI - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

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

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana, na forma da Política Nacional, tem por objetivos:

I - ampliação da mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuição dos índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social, principalmente através do acesso ao serviço de transporte coletivo;

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

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

III - melhoria da logística urbana, proporcionando condições mais adequadas e eficientes para a circulação de cargas e mercadorias e o processo de abastecimento do comércio local;

IV - melhoria na qualidade de vida urbana, através da ampliação da infraestrutura para pedestres e ciclistas e diminuição da dependência por viagens de automóveis e motocicletas;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

V - melhoria nas condições ambientais da cidade, com a diminuição da poluição atmosférica, visual e sonora;

VI - consolidação da gestão democrática e participativa como instrumentos e garantia contínua do processo de construção da mobilidade urbana sustentável.

**CAPÍTULO IV
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º. O Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina - PR contempla:

I – Os Princípios, Diretrizes e Metas para Curto, Médio e Longo Prazo;

II – Um Plano com Diretrizes e estabelecimento de ações para o alcance dessas diretrizes, abrangendo 16 (dezesesseis) temas importantes:

- a) Aspectos Urbanos e Socioeconômicos.
- b) Municipalização do Trânsito.
- c) Plano de Hierarquização Viária.
- d) Polos Geradores de Tráfego.
- e) Transporte de Carga.
- f) Plano de Gestão da Manutenção da Infraestrutura Viária.
- g) Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas.
- h) Plano de Redução de Acidentes.
- i) Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo.
- j) Plano de Gestão de Transporte Público.
- k) Plano de Gestão de Estacionamento.
- l) Sinalização.
- m) Plano de Fiscalização.
- n) Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor.
- o) Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade.
- p) Plano de Mobilidade das Áreas Rurais.

Seção I

Dos Aspectos Urbanos e Socioeconômicos

Art. 6º. Os Aspectos Urbanos seguem identificados do Plano de Mobilidade do Município de Santo Antônio da Platina – PR conforme descritivo de “caracterização” do Município e os Aspectos Socioeconômicos seguem identificados como Aspectos de Inserção Regional (Produto Interno Bruto, Localização estratégica, sendo polo central, tendo em vista



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA ESTADO DO PARANÁ

ser cortado pela Rodovia BR-153, Rodovias PR-092 e PR-439), Caracterização Sociodemográfica (População, Densidade Demográfica, Renda, Emprego e Indicadores Sociais).

Seção II

Da Municipalização do Trânsito

Art. 7º. A municipalização do trânsito deverá observar o que preceitua a Lei nº 9.503/97, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Resolução do CONTRAN nº 560/2015, de 15 de outubro de 2015, que dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito e demais legislações pertinentes.

Seção III

Do Plano de Hierarquização Viária

Art. 8º. O município de Santo Antônio da Platina - PR contempla a hierarquização viária em seu Plano Diretor. O Plano de Mobilidade abordará o tema, com a classificação das vias de acordo com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro, visando melhorias quanto ao entendimento do sistema viário, uma vez que a hierarquia define a função das vias e consequentemente gera melhorias futuras através da determinada classificação.

Art. 9º. São diretrizes do Plano de Hierarquia Viária do Município de Santo Antônio da Platina – PR:

I – Em médio prazo:

- a) Analisar e compatibilizar os diferentes modais com os tipos de vias e suas características de acordo com a definição hierárquica definida no Plano Diretor.
- b) Priorizar rotas do transporte coletivo em vias com estrutura compatível com o modal.

II – Em médio e longo prazo:

- a) Estudo de alteração de sentido de circulação viária, visando a melhoria do fluxo e a segurança no trânsito do município.

Seção IV

Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 10. As propostas apresentadas aos Polos Geradores do Município de Santo Antônio da Platina - PR se caracterizam pela análise da regulamentação Municipal existente, bem como em levantamentos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA ESTADO DO PARANÁ

Art. 11. São diretrizes para os Polos Geradores do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto prazo:

a) Observar a metodologia trazida pelo Plano Diretor, que apresenta informações sobre o tema e traz uma metodologia para E.I.V. (Estudo de Impacto de Vizinhança) para mitigar os impactos na circulação viária quando da implantação e operação de polos geradores de tráfego, considerando os efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículo.

b) Poder exigir que polos geradores apresentem o E.I.V. (Estudo de Impacto de Vizinhança) do sistema viário, conforme o Plano Diretor.

Seção V

Do Transporte de Carga

Art. 12. A análise do Transporte de Carga se caracteriza na apresentação de propostas que visam diminuir os problemas causados pela circulação de caminhões na área central do Município, além de analisar a regulamentação para este tipo de modal.

Art. 13. São diretrizes do Plano de Transporte de Carga do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Criação de legislação específica para implantação dos referidos locais para área de carga e descarga; bem como a definição de horários de restrições para tal atividade, contemplando também a proibição do fluxo de caminhões em determinado horários em vias arteriais e coletoras.

b) Proibição do fluxo de caminhões na área central, ressaltando a importância da definição da tonelada mínima do veículo para tal restrição, permitindo assim um melhor fluxo veicular em horário comercial, acarretando melhorias significativas no trânsito do município.

c) Estudo para aumento da área de carga e descarga regulamentada.

d) Estabelecer regulamentação de restrição de horário para coleta de lixo na área central do Município.

Seção VI

Do Plano de Gestão da Manutenção da Infraestrutura Viária

Art. 14. O Plano de Gestão da Infraestrutura Viária tem como função principal no meio urbano a de mobilidade de veículos e pedestres, sendo composta pela rede viária, pelo mobiliário urbano e suporte à circulação como um todo.

Art. 15. São diretrizes do Plano de Gestão da Infraestrutura Viária do Município de Santo Antônio da Platina - PR:



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Análise das condições do pavimento utilizado para as rotas de ônibus no município.
- b) Manutenção e pavimentação das vias utilizadas pelo transporte público, das quais se identificar irregularidades.
- c) Pavimentação das vias não pavimentadas.
- d) Manutenção de todas as vias pavimentadas.

Seção VII

Do Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas

Art. 16. A elaboração do Plano de Melhorias para Pedestres tem por base a Norma Brasileira NBR 9050/2020, emitida pela ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas que estabelece os parâmetros e critérios técnicos para certificar a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Também são referências para desenvolvimento deste documento as diretrizes de guias e manuais elaborados por órgãos e associações.

Art. 17. São diretrizes para o Plano de Melhorias para Pedestres do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Padronização de Calçadas.
- b) Fiscalização e adequação de passeios a serem implantados.
- c) Realizar adequação de passeios já existentes, com base no Plano Diretor.

Art. 18. O Plano de Melhorias para Ciclistas caracteriza-se por propostas que visam à implantação de malha cicloviária no Município, oferecendo rotas de segurança, visando o incentivo ao modal.

Art. 19. São diretrizes para o Plano de Melhorias para Ciclistas do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Análise de viabilidade para a implantação de malha cicloviária, com garantia de espaço destinado exclusivamente para esse modal, planejando interligações com outras regiões da cidade.
- b) Implantação de malha cicloviária conforme análise de viabilidade.
- c) Analisar as condições de segurança dos usuários.
- d) Promover políticas de incentivos ao uso do modal.
- e) Manutenção da malha cicloviária existente.
- f) Realizar trabalho junto as empresas para a criação de espaços dedicados a estacionamentos e vestiários nos locais de trabalho, incentivando assim o uso do modal.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ

g) Destinar espaço à implantação de bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos (municipais).

h) Que estabelecimentos comerciais de médio e grande porte, com viabilidade, deverão, implantar área de estacionamento de bicicletas dentro dos limites de seu lote, ou, no máximo, utilizando faixa de acesso da calçada, desde que a faixa livre mínima seja garantida.

Seção VIII

Do Plano de Redução de Acidentes

Art. 20. O Plano de redução de acidentes visa estabelecer diretrizes e procedimentos técnicos e operacionais em diversos aspectos que envolvem o trânsito no ambiente urbano, de modo que se possam realizar ações para ordenar a circulação dos modos de transporte, a diminuir os conflitos entre os modos diferentes e entre os modos iguais e à garantia da segurança dos usuários das vias e dos cidadãos de Santo Antônio da Platina – PR.

Art. 21. São diretrizes para o Plano de Redução de Acidentes do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Criar dentro da estrutura do trânsito municipal um setor específico para estatística, onde serão realizadas atividades de coleta e análise dos dados.

b) Estabelecer junto aos órgãos de registro de acidentes (Polícia Militar, Hospitais, Siate, Samu) procedimentos para coletas de dados estatísticos de acidentes de trânsito no municipal.

c) Desenvolver através dos dados coletados um mapeamento de pontos críticos para planejamento de ações de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito com o objetivo de reduzir acidentes.

d) Segurança do motorista.

e) Segurança do pedestre.

f) Segurança para motociclistas.

g) Segurança para ciclistas.

h) Segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros.

i) Implantação de uma equipe de fiscalização própria do município (Agentes de Trânsito) para garantia da obediência das leis previstas (Circulação e Sinalização).

j) Capacitação adequada dos profissionais da fiscalização (treinamento dos agentes, aumento do efetivo do corpo de agentes).

k) Implantação da fiscalização eletrônica.

l) Inclusão do tema no cotidiano das escolas em todos os níveis com aulas teóricas e práticas.

m) Melhorias no processo de formação e reciclagem de condutores.

n) Campanhas educativas permanentes utilizando todas as formas de comunicação de massa.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

- o) Parcerias com entidades Público-Privadas para sensibilização dos diversos usuários do trânsito.
- p) Realizar campanhas educativas.

Seção IX

Do Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo

Art. 22. O Plano de Gestão do Transporte Coletivo fica estabelecido como modalidade prioritária de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado e gerenciado pelo Município de Santo Antônio da Platina - PR.

Art. 23. São diretrizes do Plano de Gestão do Transporte Público Coletivo do Município de Santo Antônio da Platina – PR, em médio prazo:

- I – Estudo para atualização do transporte público coletivo.
- II – Elaborar propostas para melhoria do sistema de transporte público coletivo existente no município.

Seção X

Do Plano de Gestão de Transporte Público

Art. 24. O Plano de Gestão de Transporte Público engloba o planejamento, organização, execução e controle de todos os serviços de transporte de passageiros que são oferecidos ao público em geral, visando garantir a eficiência, segurança, acessibilidade e sustentabilidade do sistema, atendendo às necessidades da população e promovendo a mobilidade urbana.

Art. 25. São diretrizes do Plano de Gestão de Transporte Público do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

- I – Em curto e médio prazo:
 - a) Readequação da Lei do serviço de táxi prestado no município.
 - b) Fiscalização dos serviços prestados à população.
 - c) Readequação dos pontos de táxi no município, bem como as vagas disponibilizadas aos mesmos para que estas não comprometam a circulação viária.
 - d) Levantar a quantidade de motociclistas que realizam o serviço no município.
 - e) Revisar a Lei nº 169/2002, adequando a legislação vigente.
 - f) Promover a regularização do serviço de moto taxi.
 - g) Fiscalizar o serviço de moto taxi e moto frete no município, verificando se a situação atual está de acordo com as Leis mencionadas acima.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

h) Prever a implantação, mediante lei, de futuros motoristas de Aplicativos.

Seção XI

Do Plano de Gestão de Estacionamento

Art. 26. O Plano de Estacionamento do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pelo aumento da rotatividade e oferta de vagas na área central do Município, bem como pela gestão da fiscalização nestas áreas.

Art. 27. São diretrizes do Plano de Estacionamento do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Municipalização do trânsito no Município.
- b) Definição da área para estacionamento rotativo, “ZONA AZUL”.
- c) Determinação da equipe para fiscalizar o trânsito do município.
- d) Implantação de sinalização vertical e horizontal para cumprimento do estabelecido.
- e) Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.
- f) Analisar os pontos onde são considerados críticos, com um fluxo veicular superior;
- g) Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.
- h) Implantação de sinalização vertical e horizontal nos trechos de alteração.

Seção XII

Da Sinalização

Art. 28. O Plano de Gestão da Sinalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pela apresentação de diretrizes que visam à melhoria, manutenção e regularização de acordo com a norma vigente, de toda a sinalização vertical e horizontal no Município.

Art. 29. São diretrizes do Plano de Gestão da Sinalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Capacitar a ampliar a equipe existente para realizar os serviços de sinalização semafórica no município, e avaliar caso seja necessária, a terceirização do serviço.
- b) Acompanhar a fluidez do trânsito com a sinalização semafórica implantada, juntamente com as análises de fluxo médio/longo prazo.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

c) Analisar o estudo para a implantação de sinalização semafórica em pontos críticos, podendo assim, melhorar a fluidez do trânsito nestes a médio/longo prazo e ajustar os planos numa periodicidade regular acompanhando o crescimento do trânsito de veículos no município.

d) Criação de um setor com equipe especializada para elaborar projetos de sinalização do município, se necessário optar pelo serviço terceirizado.

e) Criação de um setor com equipe especializada para executar os projetos de sinalização do município; se necessário optar pelo serviço terceirizado de manutenção de fornecimento de sinalização no município.

f) Em programas de recapeamento, sempre que possível inserir a sinalização horizontal a quente, tendo em vista sua maior durabilidade.

g) Realizar a manutenção e retirada de sinalização que esteja em desacordo com a norma estabelecida.

h) Estabelecer um cronograma de implantação de sinalização (vertical e horizontal) onde está se encontra ausente com prejuízo a segurança viária.

i) Manutenção da sinalização (vertical e horizontal) existente no município e as que foram recentemente implantadas.

j) Analisar pontos críticos, melhorando a sinalização (vertical e horizontal), juntamente com a análise da sinalização de novos polos geradores.

k) Manutenção e retirada de sinalização que se encontra em desacordo com a norma estabelecida.

l) Implantação de sinalização vertical em locais onde inexitem e que estejam influenciando na segurança dos usuários.

m) Manutenção da sinalização existente e análise de locais onde necessite de sinalização.

Seção XIII

Do Plano de Fiscalização

Art. 30. Para a segurança e ordem pública, o Plano de Fiscalização Municipal deve apresentar um caráter coercitivo e ao mesmo tempo educativo e preventivo, de orientação aos profissionais, empresas e outros segmentos sociais sobre a legislação que regulamenta as obras no município.

Art. 31. São diretrizes do Plano de Fiscalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Fiscalização dos Serviços Concessionados.

b) Fiscalização de Estacionamento Rotativo.

c) Fiscalização de Obras Viárias e Interdições.

d) Fiscalização eletrônica.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA ESTADO DO PARANÁ

Seção XIV

Do Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor

Art. 32. Para que se possa implementar de forma efetiva o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Santo Antônio da Platina - PR, é indispensável uma equipe multidisciplinar para elaboração dos projetos na área técnica, jurídica e de comunicação, bem como, uma estrutura organizacional compatível com as competências a serem desenvolvidas.

Art. 33. São diretrizes do Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

- a) Adequação do trânsito e Estruturação integrada da Gestão – Implantação do Plano de Mobilidade.
- b) Execução de Projetos específicos de trânsito e transporte.
- c) Meios financeiros e institucionais que assegurem a implantação e execução.

Seção XV

Do Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade

Art. 34. A implementação de indicadores de mobilidade tem o objetivo de avaliar a capacidade de uma área urbana de movimentar pessoas e bens de forma eficiente e sustentável, servindo como ferramenta para analisar a qualidade do sistema de transporte, identificar gargalos e oportunidades de melhoria, e subsidiar decisões de planejamento urbano e gestão de mobilidade.

Seção XVI

Do Plano de Mobilidade das Áreas Rurais

Art. 35. O Plano de Mobilidade para as Áreas Rurais do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pela apresentação de diagnósticos e ações que visam à melhoria da mobilidade de áreas rurais, auxiliando no melhor acesso a distritos e outras áreas rurais.

Art. 36. São diretrizes do Plano de Mobilidade para as Áreas Rurais do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

- a) Realizar a manutenção contínua das vias nos Distritos (pavimentação e sinalização).
- b) Realizar a manutenção continua das estradas e pontes rurais.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ

Art. 37. Para os fins desta Lei consideram-se os conceitos previstos no art. 4º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 38. Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – 2025, que integra esta Lei como Anexo Único, sendo instrumento de planejamento e gestão da política de mobilidade urbana no município.

Art. 39. A execução do Plano de Mobilidade Urbana será coordenada pelo órgão gestor municipal competente, com a participação dos demais entes públicos, da sociedade civil e dos usuários do sistema de mobilidade urbana.

Parágrafo único. O conteúdo do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deve ser observado de forma integrada e compatível com o Plano Diretor Municipal e demais Planos técnicos setoriais.

Art. 40. O Conselho Municipal de Trânsito é o órgão responsável por atuar nas questões relacionadas à presente lei, podendo demandar auxílio dos demais conselhos municipais, conforme o caso.

Art. 41. O Poder Executivo deverá revisar o Plano de Mobilidade Urbana a cada 10 (dez) anos, ou sempre que necessário, observando os princípios da transparência, da participação social e da sustentabilidade.

Art. 42. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA
PLATINA / ESTADO DO PARANÁ / PAÇO MUNICIPAL DR. ALÍCIO DIAS DOS REIS,
aos XX de XXX de 2025.

GILSON DE JESUS ESTEVES
Prefeito Municipal



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº. XXX/2025

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores e
Senhoras Vereadoras.

Encaminho à apreciação desta Casa Legislativa o presente Projeto de Lei que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – 2025, em consonância com os preceitos constitucionais e legais que regem o planejamento urbano e o direito à cidade.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 182, estabelece que "a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

Essa diretriz é regulamentada pela Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e torna obrigatória a elaboração de um plano de mobilidade para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes.

Diante dessa obrigação legal e alinhado ao nosso Plano Diretor Municipal, o Município de Santo Antônio da Platina - PR elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana 2025, documento técnico e estratégico que contempla ações e diretrizes voltadas à qualificação da infraestrutura de transporte, acessibilidade universal, melhoria da segurança viária, incentivo ao transporte coletivo, ciclovitário e pedestre, além da reorganização do uso e ocupação do solo em consonância com a mobilidade urbana.

A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, por meio deste Projeto de Lei, é passo fundamental para:

- cumprir as exigências legais da Lei Federal nº 12.587/2012;
- viabilizar o acesso a recursos federais destinados à mobilidade urbana;
- promover a segurança jurídica necessária à execução de projetos e investimentos;
- garantir transparência e participação social no planejamento urbano;
- estabelecer um instrumento normativo orientador da política pública de mobilidade.

Em atenção aos Princípios Fundamentais consagrados no art. 2º, da Constituição Federal, dentre os quais se destaca a Independência desta Casa de Leis enquanto Poder Legislativo e do Poder Executivo, oportuno se faz e com a mesma importância destacar a Harmonia recíproca e histórica construída ao longo dos anos por estes dois Poderes, buscando sempre alcançar as melhores decisões para o Município de Santo Antônio da Platina, Estado do Paraná e a seus cidadãos, assim, apresenta-se à melhor análise dos Nobres Vereadores e das Nobres Vereadoras almejando anuência para aprovação do Projeto de Lei em destaque.

Por oportuno, aproveita-se para renovar votos de elevada estima e consideração a Vossa Excelência e Ilustres pares, reiterando-se disposição ao caminho do diálogo construtivo em prol dos interesses fim destes dois Poderes, ora, o interesse público.

**GILSON DE JESUS ESTEVES
Prefeito Municipal**



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA-PR
PROCURADORIA JURÍDICA MUNICIPAL

PARECER JURÍDICO Nº 0377/2025

MINUTA PROJETO DE LEI

SÚMULA: *“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – PR, e dá outras providências.”*

INTERESSADO: **Prefeito Municipal**

RELATÓRIO

Trata-se de parecer jurídico exarado em razão do encaminhamento a esta Procuradoria Jurídica de Minuta de Projeto de Lei que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – PR, e dá outras providências.

É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, ressalte-se que o parecer tem por objetivo uma análise técnica de suas disposições, ou seja, se estão de acordo com as exigências constitucionais e legais, remanescendo aos Vereadores o estudo sobre a viabilidade da proposta no que tange ao interesse público.

Cabe consignar ainda que o presente parecer tem caráter opinativo e *interna corporis*, sendo dirigido apenas ao Chefe do Executivo Municipal, já que a Procuradoria Municipal apenas presta assessoria e consultoria ao Poder Executivo Municipal.

Passe-se a análise.

Trata-se de proposta legislativa com vistas a institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – PR.

Faz-se importante consignar que a matéria objeto do presente projeto de lei está afeta à competência legislativa do Município, consoante as disposições do artigo 30, inciso I da Constituição Federal e Lei Orgânica do Município de Santo Antônio da Platina, respectivamente:

Art. 30, da Constituição Federal de 1988 - Compete aos Municípios:
I - legislar sobre assuntos de interesse local;

Art. 5º, da Lei Orgânica do Município de Santo Antônio da Platina - Ao Município compete prover a tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse e ao bem-estar de sua população, cabendo-lhe privativamente, entre outras, as seguintes atribuições:
I – legislar sobre assuntos de interesse local;





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA-PR
PROCURADORIA JURÍDICA MUNICIPAL

Trata-se de projeto de lei cuja iniciativa é privativa do Chefe do Executivo, a teor do art. 57, inciso III, da Lei Orgânica Municipal de Santo Antônio da Platina:

Art. 57 da Lei Orgânica do Município de Santo Antônio da Platina - São de iniciativa exclusiva do Prefeito as leis que disponham sobre:

(...)

III- criação, estruturação e atribuições das Secretarias ou Assessores equivalentes e Órgãos da Administração Pública;

E ainda, verifica-se que a Lei Federal nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, impõe a obrigação dos municípios instituírem o Plano de Mobilidade Urbana.

Nesse sentido:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA-PR
PROCURADORIA JURÍDICA MUNICIPAL

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#) [\(Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023\)](#)

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; e [\(Redação dada pela Lei nº 14.748, de 2023\)](#)

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. [\(Redação dada pela Lei nº 14.748, de 2023\)](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da [Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017](#). [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

§ 6º [\(VETADO\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

Portanto, no caso em tela, tem-se que o projeto de lei em apreço não guarda qualquer impedimento legal ou constitucional para a propositura, tendo em vista que se





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA-PR
PROCURADORIA JURÍDICA MUNICIPAL

encontra dentro da competência do Executivo, devendo ser observado o disposto na Lei de Responsabilidade Fiscal, caso haja aumento de despesa.

Deverá ainda ser juntado ao processo a comprovação de que houve a divulgação da audiência pública realizada para debater o plano de mobilidade urbana, a fim de que seja dado o cumprimento à Lei Federal nº 12.587/12.

CONCLUSÃO

Isto posto, salvo melhor juízo, considerando os argumentos supra mencionados, esta Procuradoria Jurídica entende que a minuta do Projeto de Lei em apreço possui embasamento legal, podendo ser enviado ao Poder Legislativo Municipal para deliberação, juntamente com toda documentação que o instrui, bem como a comprovação de divulgação da audiência pública.

Ressalte-se que o parecer jurídico tem caráter opinativo, não vinculando a decisão da Autoridade Superior.

Santo Antônio da Platina, datado e assinado digitalmente.

Cintia Antunes de Almeida da Silva
Advogada do Município - OAB/PR 41.023
Decreto 203/2012

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 30/04/2025 11:03 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSSE <https://c.ipm.com.br/p06d1822a6fe27>.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Projeto de Lei nº 035, de 30 de abril de 2025

“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina - PR, e dá outras providências.”

A Câmara Municipal de Santo Antônio da Platina - PR, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º. Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana no âmbito do Município de Santo Antônio da Platina, nos termos da Constituição Federal, da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e do Plano Diretor Municipal.

**CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS**

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana alinhada com as disposições da Política Nacional, segue os seguintes princípios:

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

**CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES EM ASPÉCTOS GERAIS**

Art. 3º. São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, em consonância com a Política Nacional:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

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

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

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

V - integração com a política metropolitana para assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano;

VII - integração do planejamento de transportes com o planejamento territorial;

VIII - desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

IX - desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transporte que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano, interligação entre os bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo;

X - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

XI - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

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

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana, na forma da Política Nacional, tem por objetivos:

I - ampliação da mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuição dos índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social, principalmente através do acesso ao serviço de transporte coletivo;

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

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

III - melhoria da logística urbana, proporcionando condições mais adequadas e eficientes para a circulação de cargas e mercadorias e o processo de abastecimento do comércio local;

IV - melhoria na qualidade de vida urbana, através da ampliação da infraestrutura para pedestres e ciclistas e diminuição da dependência por viagens de automóveis e motocicletas;

V - melhoria nas condições ambientais da cidade, com a diminuição da poluição atmosférica, visual e sonora;





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

VI - consolidação da gestão democrática e participativa como instrumentos e garantia contínua do processo de construção da mobilidade urbana sustentável.

**CAPÍTULO IV
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º. O Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina - PR contempla:

I – Os Princípios, Diretrizes e Metas para Curto, Médio e Longo Prazo;

II – Um Plano com Diretrizes e estabelecimento de ações para o alcance dessas diretrizes, abrangendo 16 (dezesesseis) temas importantes:

- a) Aspectos Urbanos e Socioeconômicos.
- b) Municipalização do Trânsito.
- c) Plano de Hierarquização Viária.
- d) Polos Geradores de Tráfego.
- e) Transporte de Carga.
- f) Plano de Gestão da Manutenção da Infraestrutura Viária.
- g) Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas.
- h) Plano de Redução de Acidentes.
- i) Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo.
- j) Plano de Gestão de Transporte Público.
- k) Plano de Gestão de Estacionamento.
- l) Sinalização.
- m) Plano de Fiscalização.
- n) Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor.
- o) Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade.
- p) Plano de Mobilidade das Áreas Rurais.

Seção I

Dos Aspectos Urbanos e Socioeconômicos

Art. 6º. Os Aspectos Urbanos seguem identificados do Plano de Mobilidade do Município de Santo Antônio da Platina – PR conforme descritivo de “caracterização” do Município e os Aspectos Socioeconômicos seguem identificados como Aspectos de Inserção Regional (Produto Interno Bruto, Localização estratégica, sendo polo central, tendo em vista ser cortado pela Rodovia BR-153, Rodovias PR-092 e PR-439), Caracterização Sócio-demográfica (População, Densidade Demográfica, Renda, Emprego e Indicadores Sociais).





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Seção II

Da Municipalização do Trânsito

Art. 7º. A municipalização do trânsito deverá observar o que preceitua a Lei nº 9.503/97, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Resolução do CONTRAN nº 560/2015, de 15 de outubro de 2015, que dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito e demais legislações pertinentes.

Seção III

Do Plano de Hierarquização Viária

Art. 8º. O município de Santo Antônio da Platina - PR contempla a hierarquização viária em seu Plano Diretor. O Plano de Mobilidade abordará o tema, com a classificação das vias de acordo com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro, visando melhorias quanto ao entendimento do sistema viário, uma vez que a hierarquia define a função das vias e consequentemente gera melhorias futuras através da determinada classificação.

Art. 9º. São diretrizes do Plano de Hierarquia Viária do Município de Santo Antônio da Platina – PR:

I – Em médio prazo:

- a) Analisar e compatibilizar os diferentes modais com os tipos de vias e suas características de acordo com a definição hierárquica definida no Plano Diretor.
- b) Priorizar rotas do transporte coletivo em vias com estrutura compatível com o modal.

II – Em médio e longo prazo:

- a) Estudo de alteração de sentido de circulação viária, visando a melhoria do fluxo e a segurança no trânsito do município.

Seção IV

Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 10. As propostas apresentadas aos Polos Geradores do Município de Santo Antônio da Platina - PR se caracterizam pela análise da regulamentação Municipal existente, bem como em levantamentos.

Art. 11. São diretrizes para os Polos Geradores do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto prazo:





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

a) Observar a metodologia trazida pelo Plano Diretor, que apresenta informações sobre o tema e traz uma metodologia para E.I.V. (Estudo de Impacto de Vizinhança) para mitigar os impactos na circulação viária quando da implantação e operação de polos geradores de tráfego, considerando os efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículo.

b) Poder exigir que polos geradores apresentem o E.I.V. (Estudo de Impacto de Vizinhança) do sistema viário, conforme o Plano Diretor.

Seção V

Do Transporte de Carga

Art. 12. A análise do Transporte de Carga se caracteriza na apresentação de propostas que visam diminuir os problemas causados pela circulação de caminhões na área central do Município, além de analisar a regulamentação para este tipo de modal.

Art. 13. São diretrizes do Plano de Transporte de Carga do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Criação de legislação específica para implantação dos referidos locais para área de carga e descarga; bem como a definição de horários de restrições para tal atividade, contemplando também a proibição do fluxo de caminhões em determinados horários em vias arteriais e coletoras.

b) Proibição do fluxo de caminhões na área central, ressaltando a importância da definição da tonelada mínima do veículo para tal restrição, permitindo assim um melhor fluxo veicular em horário comercial, acarretando melhorias significativas no trânsito do município.

c) Estudo para aumento da área de carga e descarga regulamentada.

d) Estabelecer regulamentação de restrição de horário para coleta de lixo na área central do Município.

Seção VI

Do Plano de Gestão da Manutenção da Infraestrutura Viária

Art. 14. O Plano de Gestão da Infraestrutura Viária tem como função principal no meio urbano a de mobilidade de veículos e pedestres, sendo composta pela rede viária, pelo mobiliário urbano e suporte à circulação como um todo.

Art. 15. São diretrizes do Plano de Gestão da Infraestrutura Viária do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Análise das condições do pavimento utilizado para as rotas de ônibus no município.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

b) Manutenção e pavimentação das vias utilizadas pelo transporte público, das quais se identificar irregularidades.

c) Pavimentação das vias não pavimentadas.

d) Manutenção de todas as vias pavimentadas.

Seção VII

Do Plano de Melhorias e Incentivo para Pedestres e Ciclistas

Art. 16. A elaboração do Plano de Melhorias para Pedestres tem por base a Norma Brasileira NBR 9050/2020, emitida pela ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas que estabelece os parâmetros e critérios técnicos para certificar a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Também são referências para desenvolvimento deste documento as diretrizes de guias e manuais elaborados por órgãos e associações.

Art. 17. São diretrizes para o Plano de Melhorias para Pedestres do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Padronização de Calçadas.

b) Fiscalização e adequação de passeios a serem implantados.

c) Realizar adequação de passeios já existentes, com base no Plano Diretor.

Art. 18. O Plano de Melhorias para Ciclistas caracteriza-se por propostas que visam à implantação de malha cicloviária no Município, oferecendo rotas de segurança, visando o incentivo ao modal.

Art. 19. São diretrizes para o Plano de Melhorias para Ciclistas do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Análise de viabilidade para a implantação de malha cicloviária, com garantia de espaço destinado exclusivamente para esse modal, planejando interligações com outras regiões da cidade.

b) Implantação de malha cicloviária conforme análise de viabilidade.

c) Analisar as condições de segurança dos usuários.

d) Promover políticas de incentivos ao uso do modal.

e) Manutenção da malha cicloviária existente.

f) Realizar trabalho junto as empresas para a criação de espaços dedicados a estacionamentos e vestiários nos locais de trabalho, incentivando assim o uso do modal.

g) Destinar espaço à implantação de bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos (municipais).

h) Que estabelecimentos comerciais de médio e grande porte, com viabilidade, deverão, implantar área de estacionamento de bicicletas dentro dos limites de seu lote,





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

ou, no máximo, utilizando faixa de acesso da calçada, desde que a faixa livre mínima seja garantida.

Seção VIII

Do Plano de Redução de Acidentes

Art. 20. O Plano de redução de acidentes visa estabelecer diretrizes e procedimentos técnicos e operacionais em diversos aspectos que envolvem o trânsito no ambiente urbano, de modo que se possam realizar ações para ordenar a circulação dos modos de transporte, a diminuir os conflitos entre os modos diferentes e entre os modos iguais e à garantia da segurança dos usuários das vias e dos cidadãos de Santo Antônio da Platina – PR.

Art. 21. São diretrizes para o Plano de Redução de Acidentes do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Criar dentro da estrutura do trânsito municipal um setor específico para estatística, onde serão realizadas atividades de coleta e análise dos dados.

b) Estabelecer junto aos órgãos de registro de acidentes (Policia Militar, Hospitais, Siate, Samu) procedimentos para coletas de dados estatísticos de acidentes de trânsito no municipal.

c) Desenvolver através dos dados coletados um mapeamento de pontos críticos para planejamento de ações de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito com o objetivo de reduzir acidentes.

d) Segurança do motorista.

e) Segurança do pedestre.

f) Segurança para motociclistas.

g) Segurança para ciclistas.

h) Segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros.

i) Implantação de uma equipe de fiscalização própria do município (Agentes de Trânsito) para garantia da obediência das leis previstas (Circulação e Sinalização).

j) Capacitação adequada dos profissionais da fiscalização (treinamento dos agentes, aumento do efetivo do corpo de agentes).

k) Implantação da fiscalização eletrônica.

l) Inclusão do tema no cotidiano das escolas em todos os níveis com aulas teóricas e práticas.

m) Melhorias no processo de formação e reciclagem de condutores.

n) Campanhas educativas permanentes utilizando todas as formas de comunicação de massa.

o) Parcerias com entidades Público-Privadas para sensibilização dos diversos usuários do trânsito.

p) Realizar campanhas educativas.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Seção IX

Do Programa de Melhorias para o Transporte Coletivo

Art. 22. O Plano de Gestão do Transporte Coletivo fica estabelecido como modalidade prioritária de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado e gerenciado pelo Município de Santo Antônio da Platina - PR.

Art. 23. São diretrizes do Plano de Gestão do Transporte Público Coletivo do Município de Santo Antônio da Platina – PR, em médio prazo:

I – Estudo para atualização do transporte público coletivo.

II – Elaborar propostas para melhoria do sistema de transporte público coletivo existente no município.

Seção X

Do Plano de Gestão de Transporte Público

Art. 24. O Plano de Gestão de Transporte Público engloba o planejamento, organização, execução e controle de todos os serviços de transporte de passageiros que são oferecidos ao público em geral, visando garantir a eficiência, segurança, acessibilidade e sustentabilidade do sistema, atendendo às necessidades da população e promovendo a mobilidade urbana.

Art. 25. São diretrizes do Plano de Gestão de Transporte Público do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto e médio prazo:

- a) Readequação da Lei do serviço de táxi prestado no município.
- b) Fiscalização dos serviços prestados à população.
- c) Readequação dos pontos de táxi no município, bem como as vagas disponibilizadas aos mesmos para que estas não comprometam a circulação viária.
- d) Levantar a quantidade de motociclistas que realizam o serviço no município.
- e) Revisar a Lei nº 169/2002, adequando a legislação vigente.
- f) Promover a regularização do serviço de moto taxi.
- g) Fiscalizar o serviço de moto taxi e moto frete no município, verificando se a situação atual está de acordo com as Leis mencionadas acima.
- h) Prever a implantação, mediante lei, de futuros motoristas de Aplicativos.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Seção XI

Do Plano de Gestão de Estacionamento

Art. 26. O Plano de Estacionamento do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pelo aumento da rotatividade e oferta de vagas na área central do Município, bem como pela gestão da fiscalização nestas áreas.

Art. 27. São diretrizes do Plano de Estacionamento do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Municipalização do trânsito no Município.
- b) Definição da área para estacionamento rotativo, “ZONA AZUL”.
- c) Determinação da equipe para fiscalizar o trânsito do município.
- d) Implantação de sinalização vertical e horizontal para cumprimento do estabelecido.
- e) Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.
- f) Analisar os pontos onde são considerados críticos, com um fluxo veicular superior;
- g) Proibição de estacionamento em alguns trechos determinados para melhoria do fluxo viário, conforme tabela acima.
- h) Implantação de sinalização vertical e horizontal nos trechos de alteração.

Seção XII

Da Sinalização

Art. 28. O Plano de Gestão da Sinalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pela apresentação de diretrizes que visam à melhoria, manutenção e regularização de acordo com a norma vigente, de toda a sinalização vertical e horizontal no Município.

Art. 29. São diretrizes do Plano de Gestão da Sinalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

- a) Capacitar a ampliar a equipe existente para realizar os serviços de sinalização semafórica no município, e avaliar caso seja necessária, a terceirização do serviço.
- b) Acompanhar a fluidez do trânsito com a sinalização semafórica implantada, juntamente com as análises de fluxo médio/longo prazo.
- c) Analisar o estudo para a implantação de sinalização semafórica em pontos críticos, podendo assim, melhorar a fluidez do trânsito nestes a médio/longo prazo e ajus-





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA ESTADO DO PARANÁ

tar os planos numa periodicidade regular acompanhando o crescimento do trânsito de veículos no município.

d) Criação de um setor com equipe especializada para elaborar projetos de sinalização do município, se necessário optar pelo serviço terceirizado.

e) Criação de um setor com equipe especializada para executar os projetos de sinalização do município; se necessário optar pelo serviço terceirizado de manutenção de fornecimento de sinalização no município.

f) Em programas de recapeamento, sempre que possível inserir a sinalização horizontal a quente, tendo em vista sua maior durabilidade.

g) Realizar a manutenção e retirada de sinalização que esteja em desacordo com a norma estabelecida.

h) Estabelecer um cronograma de implantação de sinalização (vertical e horizontal) onde está se encontra ausente com prejuízo a segurança viária.

i) Manutenção da sinalização (vertical e horizontal) existente no município e as que foram recentemente implantadas.

j) Analisar pontos críticos, melhorando a sinalização (vertical e horizontal), juntamente com a análise da sinalização de novos polos geradores.

k) Manutenção e retirada de sinalização que se encontra em desacordo com a norma estabelecida.

l) Implantação de sinalização vertical em locais onde inexistem e que estejam influenciando na segurança dos usuários.

m) Manutenção da sinalização existente e análise de locais onde necessite de sinalização.

Seção XIII

Do Plano de Fiscalização

Art. 30. Para a segurança e ordem pública, o Plano de Fiscalização Municipal deve apresentar um caráter coercitivo e ao mesmo tempo educativo e preventivo, de orientação aos profissionais, empresas e outros segmentos sociais sobre a legislação que regula as obras no município.

Art. 31. São diretrizes do Plano de Fiscalização do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

I – Em curto, médio e longo prazo:

a) Fiscalização dos Serviços Concessionados.

b) Fiscalização de Estacionamento Rotativo.

c) Fiscalização de Obras Viárias e Interdições.

d) Fiscalização eletrônica.

Seção XIV





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA ESTADO DO PARANÁ

Do Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor

Art. 32. Para que se possa implementar de forma efetiva o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Santo Antônio da Platina - PR, é indispensável uma equipe multidisciplinar para elaboração dos projetos na área técnica, jurídica e de comunicação, bem como, uma estrutura organizacional compatível com as competências a serem desenvolvidas.

Art. 33. São diretrizes do Plano de Fortalecimento do Órgão Gestor do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

- a) Adequação do trânsito e Estruturação integrada da Gestão – Implantação do Plano de Mobilidade.
- b) Execução de Projetos específicos de trânsito e transporte.
- c) Meios financeiros e institucionais que assegurem a implantação e execução.

Seção XV

Do Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade

Art. 34. A implementação de indicadores de mobilidade tem o objetivo de avaliar a capacidade de uma área urbana de movimentar pessoas e bens de forma eficiente e sustentável, servindo como ferramenta para analisar a qualidade do sistema de transporte, identificar gargalos e oportunidades de melhoria, e subsidiar decisões de planejamento urbano e gestão de mobilidade.

Seção XVI

Do Plano de Mobilidade das Áreas Rurais

Art. 35. O Plano de Mobilidade para as Áreas Rurais do Município de Santo Antônio da Platina - PR caracteriza-se pela apresentação de diagnósticos e ações que visam à melhoria da mobilidade de áreas rurais, auxiliando no melhor acesso a distritos e outras áreas rurais.

Art. 36. São diretrizes do Plano de Mobilidade para as Áreas Rurais do Município de Santo Antônio da Platina - PR:

- a) Realizar a manutenção contínua das vias nos Distritos (pavimentação e sinalização).
- b) Realizar a manutenção continua das estradas e pontes rurais.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 37. Para os fins desta Lei consideram-se os conceitos previstos no art. 4º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Art. 38. Fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – 2025, que integra esta Lei como Anexo Único, sendo instrumento de planejamento e gestão da política de mobilidade urbana no município.

Art. 39. A execução do Plano de Mobilidade Urbana será coordenada pelo órgão gestor municipal competente, com a participação dos demais entes públicos, da sociedade civil e dos usuários do sistema de mobilidade urbana.

Parágrafo único. O conteúdo do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deve ser observado de forma integrada e compatível com o Plano Diretor Municipal e demais Planos técnicos setoriais.

Art. 40. O Conselho Municipal de Trânsito é o órgão responsável por atuar nas questões relacionadas à presente lei, podendo demandar auxílio dos demais conselhos municipais, conforme o caso.

Art. 41. O Poder Executivo deverá revisar o Plano de Mobilidade Urbana a cada 10 (dez) anos, ou sempre que necessário, observando os princípios da transparência, da participação social e da sustentabilidade.

Art. 42. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA
PLATINA / ESTADO DO PARANÁ / PAÇO MUNICIPAL DR. ALÍCIO DIAS DOS REIS,
aos 30 de abril de 2025.

GILSON DE JESUS ESTEVES
Prefeito Municipal





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº. 035/2025

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores e
Senhoras Vereadoras.

Encaminho à apreciação desta Casa Legislativa o presente Projeto de Lei que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina – 2025, em consonância com os preceitos constitucionais e legais que regem o planejamento urbano e o direito à cidade.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 182, estabelece que "a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

Essa diretriz é regulamentada pela Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e torna obrigatória a elaboração de um plano de mobilidade para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes.

Diante dessa obrigação legal e alinhado ao nosso Plano Diretor Municipal, o Município de Santo Antônio da Platina - PR elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana 2025, documento técnico e estratégico que contempla ações e diretrizes voltadas à qualificação da infraestrutura de transporte, acessibilidade universal, melhoria da segurança viária, incentivo ao transporte coletivo, ciclovitário e pedestre, além da reorganização do uso e ocupação do solo em consonância com a mobilidade urbana.

A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, por meio deste Projeto de Lei, é passo fundamental para:

- cumprir as exigências legais da Lei Federal nº 12.587/2012;
- viabilizar o acesso a recursos federais destinados à mobilidade urbana;
- promover a segurança jurídica necessária à execução de projetos e investimentos;
- garantir transparência e participação social no planejamento urbano;
- estabelecer um instrumento normativo orientador da política pública de mobilidade.

Em atenção aos Princípios Fundamentais consagrados no art. 2º, da Constituição Federal, dentre os quais se destaca a Independência desta Casa de Leis enquanto Poder Legislativo e do Poder Executivo, oportuno se faz e com a mesma importância destacar a Harmonia recíproca e histórica construída ao longo dos anos por estes dois Poderes, buscando sempre alcançar as melhores decisões para o Município de Santo Antônio da Platina, Estado do Paraná e a seus cidadãos, assim, apresenta-se à melhor análise dos Nobres Vereadores e das Nobres Vereadoras almejando anuência para aprovação do Projeto de Lei em destaque.

Por oportuno, aproveita-se para renovar votos de elevada estima e consideração a Vossa Excelência e Ilustres pares, reiterando-se disposição ao caminho do diálogo construtivo em prol dos interesses fim destes dois Poderes, ora, o interesse público.

**GILSON DE JESUS ESTEVES
Prefeito Municipal**





**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DA PLATINA
ESTADO DO PARANÁ**

Of. nº 185/2025

Em 30 de abril de 2025.

Senhor Presidente,

Através do presente estamos encaminhando para apreciação da Câmara Municipal, o Projeto de Lei nº 035/2025, que versa sobre:

P. L. nº 035/2025: *“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Santo Antônio da Platina - PR, e dá outras providências.”*

Visando cumprir as exigências legais das Leis Federais nºs 12.587/2012 e 14.000/2020, solicitamos que o Projeto de Lei nº 035/2025 seja analisado em Regime de Urgência Especial e que seja incluído na próxima sessão, com a convocação, inclusive, de Sessões de Reuniões Extraordinárias da Câmara Municipal, visto tratar-se de questão relevante e que deve ser analisada de modo urgente.

Contando com sua atenção, manifestamos nossos protestos de apreço e elevada consideração.

Atenciosamente,

GILSON DE JESUS ESTEVES
Prefeito Municipal

Excelentíssimo Senhor
LUCIANO DE ALMEIDA MORAES
Presidente da Câmara Municipal
Nesta

